

CLII.

TORNATA DI MARTEDÌ 3 LUGLIO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione dei provvedimenti ferroviari — Discorrono il deputato Pantano, il ministro dei lavori pubblici ed il deputato Pozzolini — Chiudesi la discussione generale — Discorso del relatore deputato Genala — Parlano poscia i deputati Cefaly, Morelli, De Renzis, Toscanelli, Valle, Mazza, Ercole — Si respinge un ordine del giorno proposto dal deputato Pantano e se ne approva invece un altro proposto dalla Commissione — Proposta del deputato Mazza Pietro, accettata dal presidente del Consiglio, intorno all'ordine dei lavori parlamentari.*

La seduta comincia alle 2.15 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

4334. La Giunta municipale di Venezia consente nella petizione (n. 4318) della Giunta municipale di Parma, relativa all'ordinamento finanziario delle provincie.

4335. Le Giunte municipali di Portogruaro, Fossalta, Teglio Veneto, Latisana, Palazzolo della Stella, Muzzana, S. Giorgio di Nogara e Palmanova, chiedono che il congiungimento della linea ferroviaria Treviso-Motta alla Portogruaro-Casarsa si faccia in Portogruaro.

4336. G. M. Bolongaro, sindaco di Stresa, trasmette il voto espresso dai rappresentanti dei comuni posti sulla linea Arona-Ornavasso, perchè il Governo assicuri la pronta costruzione del va-

lico ferroviario del Sempione ed il compimento delle linee d'accesso.

Presidente. L'onorevole Solimbergo ha facoltà di parlare.

Solimbergo. Chiedo che la petizione numero 4335 con la quale parecchi comuni chiedono il congiungimento della linea ferroviaria Treviso-Motta alla Portogruaro-Casarsa a Portogruaro, sia dichiarata d'urgenza, e trasmessa alla Commissione che riferisce sui provvedimenti ferroviari.

(È dichiarata d'urgenza).

Presidente. A tenore del regolamento questa petizione sarà trasmessa alla Commissione che riferisce sui provvedimenti ferroviari.

L'onorevole Maurogò nato ha facoltà di parlare.

Maurogò nato. Chiedo che la petizione numero 4334 della Giunta comunale di Venezia sia dichiarata urgente, e, per ragioni di materia, trasmessa alla Commissione che riferirà sulla legge comunale e provinciale.

(È dichiarata d'urgenza).

Presidente. A tenore del regolamento questa petizione sarà trasmessa alla Commissione incaricata di esaminare il disegno di legge per la riforma comunale e provinciale.

Osservazioni sull'ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole Mazza ha facoltà di parlare.

Mazza. Essendo della massima urgenza la votazione dei disegni di legge i quali riguardano l'eccedenza della media triennale della sovrainposta, credo che sarebbe necessario di mettere nell'ordine del giorno di domani la discussione dei disegni di legge che portano i numeri 16, 18, 19 e 20. I provvedimenti in essi compresi sono aspettati da un pezzo dai comuni; i quali non avrebbero modo, altrimenti, di dare assetto alle loro finanze. Non credo poi che la discussione di questi disegni di legge possa far ritardare quella dei provvedimenti ferroviari.

Presidente. Onorevole Mazza, Ella sa che, per consuetudine, la Camera stabilisce il suo ordine del giorno in fin di seduta; e specialmente per poter far ciò d'accordo col Governo. La prego quindi di riservare la sua proposta per la fine della seduta; quando cioè il Governo possa esprimere il suo avviso.

Mazza. Sta bene.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Galimberti, di giorni 8; Silvestri di 8. Per ufficio pubblico l'onorevole Dini, di giorni 20.

(Sono conceduti).

Seguito della discussione del disegno di legge per provvedimenti ferroviari.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del disegno di legge per provvedimenti per le strade ferrate complementari.

La discussione generale rimase sospesa nella seduta di ieri.

Spetta di parlare all'onorevole Pantano.

Pantano. Onorevoli colleghi, il problema delle costruzioni ferroviarie s'impone al nostro esame perchè riflette questioni complesse e di alta importanza, così dal punto di vista tecnico ed amministrativo, come da quello finanziario e sociale. E però, nonostante che in me fosse più d'ogni

altro vivo il desiderio di arrivare alla discussione della nuova legge che succederà alla presente, non posso sottrarmi al debito di fare alcune considerazioni; e mi studierò che siano brevissime, per quanto esplicite e franche.

Da alcuni anni noi ci aggiriamo, in fatto di costruzioni ferroviarie, in un circolo vizioso. Dai contratti a prezzo fatto e a rimborso di spesa noi siamo passati a quelli della licitazione privata.

È, sotto forme diverse, la scuola del privilegio, in fatto di appalti; la quale in questa occasione mantiene vive le tradizioni iniziate con le costruzioni ferroviarie.

In mezzo a questa corrente, l'onorevole Saracco (mi affretto a rendergli questa testimonianza di onore) ha portato una piccola ribellione, abolendo l'ostracismo assoluto, che era stato bandito contro le costruzioni dirette.

Perciò con lui siamo al periodo di conciliazione, non soltanto fra gli uomini, come sperava l'onorevole Plastino, ma anche fra i sistemi; ed era forse dovuta a questo spirito di conciliazione l'approvazione del disegno di legge per parte dell'onorevole Tescanelli.

Se dovessi definire il sistema delle costruzioni messo innanzi dall'onorevole Saracco, io lo direi il sistema costituzionale delle costruzioni; poichè noi qui abbiamo, da un canto, il potere irresponsabile con le grandi Compagnie concessionarie; il Senato, rappresentato dagli appaltatori per le licitazioni private, scelti fra una categoria di privilegiati, e forse più cari al cuore dell'onorevole Saracco, nella sua qualità di senatore; e finalmente la Camera rappresentata dagli appaltatori delle costruzioni dirette, che portano qui in questa questione, come un'eco del suffragio allargato; molto strepito e poca realtà.

Esaminiamo questo sistema misto e complesso che è sottoposto al giudizio della Camera.

Io non ho bisogno di dichiarare che sono fautore impenitente delle costruzioni dirette, cioè delle costruzioni a libera concorrenza d'asta; avversario deciso delle grandi concessioni a speciali Società sul tipo di quelle con cui il Governo ha stipulato le presenti convenzioni, non che delle licitazioni private specie come oggi ci si affacciano sotto gli auspici degli ultimi appalti. Perciò nel luglio 1887, quando l'onorevole De Zerbi m'invitava a desistere dalla mia opposizione vivace alla licitazione privata, questa si presentava sotto forma tutto affatto diversa. Si trattava di non ricorrere all'asta pubblica per evitare gli eccessi della libera concorrenza, e di

preferire una scelta oculata che il ministro avrebbe fatto fra i più grandi appaltanti, per evitare che, alla gara, venissero degli speculatori, non dei costruttori. Se nonchè, per via tutto si è completamente mutato.

Noi non abbiamo più la licitazione privata, secondo le leggi che regolano tutta questa particolare materia degli appalti pubblici; ma abbiamo addirittura, come per le Convenzioni e sotto forma diversa, un vero e proprio *forfait*.

La Commissione ha fatto dei tentativi, e con molto calore ed interesse, per migliorare i tipi dei contratti con le Società; ed in molti casi, aiutata dall'opera medesima dell'onorevole Saracco, è arrivata ad introdurre in molti punti modificazioni utili allo Stato; però, queste lievi modifiche nulla tolgono all'indole generale del contratto; il quale si affaccia, per me, sotto previsioni assai disastrose. E mi è facile provarlo.

Vediamo quali sono gli argomenti che l'onorevole Genala mette avanti nella sua relazione per dimostrarci che le Convenzioni colle grandi Compagnie sono un beneficio, e non già un danno dello Stato.

Egli eccepisce, anzitutto richiamandosi agli antecedenti, com'è di fatto, che la maggior parte delle linee esistenti in Italia, furono costruite da Compagnie concessionarie; poi, che il miglior costruttore è l'esercente stesso delle linee; infine, che vi è convenienza, in questo caso speciale, di accettare le Convenzioni, perchè le Società si accollano i casi fortuiti e di forza maggiore.

Questi gli argomenti principali. Ora a me, prima di tutto pare che la tradizione delle concessioni alle grandi Compagnie non sia in Italia così splendida da essere invocata come titolo di favore al presente disegno di legge.

La storia delle Meridionali, che io non ho bisogno di rifare dinanzi alla Camera, è là a provare che questa tradizione depone ben altrimenti nella grave quistione che siamo chiamati a risolvere.

Dal punto poi della bontà delle costruzioni fatte dalle Società esercenti, io mi permetto di far rilevare una differenza capitale.

Le antiche Società italiane, che furono ad un tempo costruttrici ed esercenti, avevano le linee per 90 anni a tutto loro rischio e pericolo. Noi ci trovavamo di fronte non già ad una concessione di proprietà a breve scadenza, ma a larga scadenza che impegnava la Società assuntrice a costruir bene nell'interesse del proprio esercizio.

Ma le nuove Compagnie create con la legge 1885, non hanno nulla a che fare con le antiche Com-

pagnie; noi qui siamo di fronte, non più a degli enti autonomi, di lunghissima durata, ma a delle vere e proprie regie cointeressate le quali, per giunta, hanno dei periodi di esistenza così spezzati e limitati, e quindi un'azione e un obiettivo così diverso, da ingenerare deduzioni diametralmente opposte a quelle a cui è venuto l'onorevole Genala, invocando l'esempio delle vecchie Società.

Giacchè è prevedibile, nè le Compagnie si fanno a questo riguardo molta illusione, è prevedibile che, allo scadere del primo ventennio, il trattato delle Convenzioni venga meno, se è vero che l'Italia è destinata ad uscire da questa eterna tutela del grosso capitale, se la reazione che già in questo senso si è manifestata nello spirito pubblico troverà in un momento storico del paese la possibilità di esplicarsi con severità ed efficacia.

Che se anche allo scadere del primo ventennio dovessero rinnovarsi le Convenzioni, le Società in quell'epoca, per il cresciuto movimento economico, troveranno così aumentato il loro tornaconto come Società esercenti, che importerà loro ben poco se per la manutenzione delle strade spenderanno qualcosa di più: il massimo introito assorbirà il minimo dispendio.

Epperò, allo stato attuale delle cose, le Società non hanno interesse a costruire bene, sol perchè abbiano l'obbligo di esercire, come afferma l'onorevole Genala.

Non l'hanno perchè, prima che siano completate queste reti affidate alla loro opera, passeranno degli anni; e poichè dall'epoca in cui queste strade saranno completate, fino alla scadenza del primo ventennio, epoca della possibile, non certa, denuncia del contratto, corre un breve periodo, durante il quale delle strade anche mediocrementemente costrutte possono velare il loro difetto di costruzione con una manutenzione accurata.

Aggiungo di più: siccome, in virtù del capitolato delle Convenzioni, le Società sono tenute a mantenere soltanto due coppie di treni sulle linee nuove finchè l'ammontare del reddito lordo non ascenda a lire 6000, così quelle linee non saranno soggette a grandi attriti dal punto di vista del movimento.

Nè questo è tutto.

Le Società si impensieriscono poco del rapido sviluppo dei nuovi tronchi. In virtù dello stesso capitolato delle Convenzioni dell'85 i nuovi tronchi assunti dalle Società, finchè non raggiungano la cifra di lire 15 mila di reddito lordo all'anno non sono incorporati alla rete principale per

gli effetti della Convenzione: lo Stato paga alle Società 3 mila lire annue di canone, più metà del prodotto lordo.

Le Società troveranno forse maggior loro tornaconto, a ritardare l'incorporazione della linea alla rete principale che a far cessare il periodo transitorio che torna loro vantaggioso; per cui nessuna ragione da parte delle Società, come esercenti, a costruire bene.

Esse non hanno che un solo obbiettivo: guadagnare bene e cominciare a guadagnare bene nelle costruzioni, per guadagnare poi bene anche nell'esercizio, anche se fatto entro proporzioni modeste.

E nelle costruzioni guadagnano bene, perchè, onorevole Genala, io ho letto il capitolato; non sono profondo conoscitore come lei di queste cose, ma anche ad occhio e croce quando vedo una Società la quale intraprende lavori così importanti e così vasti, senza progetti completi da parte del Governo, è lecito, è naturale supporre che possa e debba guadagnare bene. Infatti di pronti finora non vi sono che progetti di massima, pochi i definitivi, e lo studio dei tipi speciali è affidato, in virtù del capitolato stesso, alle cure delle Società; studii e tipi che si debbono poi sottoporre all'approvazione del Governo.

E v'è anche un articolo speciale che autorizza queste Società a proporre delle varianti, entro un dato termine, alle opere durante le costruzioni.

Si dirà: c'è l'obbligo dell'approvazione governativa. È vero. Però, queste cose si sa come vanno; è impossibile che il Governo possa soprassedere efficacemente a tutti i piccoli mutamenti che saranno proposti contemporaneamente in ogni plaga d'Italia ora da questa ed ora da quella Società, che possa giudicare con occhio sicuro se questa o quella variante da introdursi sia più o meno utile.

Per tal modo le Società, sia perchè hanno in mano la compilazione dei tipi definitivi, sia perchè hanno una immensa latitudine nelle varianti, troveranno anche da questo lato il modo, non senza dubiti che in questo sono maestre, di costruire il più economicamente possibile per spendere il meno che potranno.

«Casi fortuiti e forza maggiore.» Io li vedo invocati nella relazione dell'onorevole Genala quasi ad ogni pagina, come un titolo perchè noi dobbiamo cedere dinanzi a molte pretese delle Società. Ma, onorevole Genala, contemporaneamente io trovo che lo Stato dà 200 lire a chilometro a fondo perduto alle Società in previsione dei casi fortuiti e di forza maggiore. In verità nelle Con-

venzioni del 1885 noi avevamo stabilito che queste 200 lire a chilometro dovevano prendersi sopra una parte del fondo patrimoniale o fondo di riserva; potevano spendersi o non spendersi a seconda che i casi fortuiti e di forza maggiore avvenivano o non avvenivano, e date delle possibili economie queste andavano ad impinguare gli altri fondi della Cassa patrimoniale.

Qui invece noi le concediamo a totale ed esclusivo beneficio delle Società liberandole così da ogni e qualunque rischio. Giacchè da un canto le Società si pongono al coperto da cosiffatte eventualità percependo dallo Stato lire 218,005 all'anno a titolo di casi di forza maggiore, e dall'altro lato noi lasciamo ad esse il margine di un nuovo cespite di utili se i casi fortuiti o di forza maggiore non avvengono. Lasciamo adunque, onorevole Genala, dallo invocare questi casi di forza maggiore per cercare di conestare la nostra estrema condiscendenza verso le Società.

Qui sorge un'altra questione, questione che è stata la più dibattuta e sui giornali ed anche ieri in questa Camera dall'onorevole Buttini: la questione dei prezzi, cioè se i prezzi fatti alle Società siano prezzi convenienti. Io dico la verità: ho cercato di farmi un criterio esatto su questo argomento non volendo darmi in preda alla immaginazione. Ma per quanto abbia fatto non ci son riuscito, ed il perchè è molto semplice. I punti di confronto si potrebbero prendere in base allo specchio pubblicato dalla Commissione sulle linee complementari in parte costruite, in parte da essere ultimate, ma non liquidate ancora; quindi in base a cifre in parte vere, in parte presunte, ma non sicure.

Ora a me non piace gittare sopra un dato argomento parole di plauso o di discredito in virtù di dati ed appunti non bene associati. Io auguro all'onorevole Buttini il quale ieri magnificava il tornaconto dei prezzi consentiti alle Società di fronte a quelli delle costruzioni dirette, confronto per altro molto problematico, perchè anch'egli trovava più alti i prezzi delle Società, auguro, dico, all'onorevole Buttini, che quando sarà incaricato nuovamente di essere relatore di qualche bilancio consuntivo non gli avvenga di spargere ancora una volta, come già in quest'anno, delle lagrime sui risultati della contabilità del Ministero dei lavori pubblici in fatto di conteggi finanziari relativi alla gestione ferroviaria delle convenzioni delle quali fu caldo fautore.

In ogni modo se un dato preciso, come punto di paragone, poteva aversi era quello soltanto che riflette il costo delle reti anteriori al 1879 di cui

già si conoscono perfettamente le liquidazioni definitive. Ora perchè l'onorevole Genala non ha chiesto al Ministero uno specchietto preciso di ciò che costarono realmente quelle costruzioni?

Allora soltanto sopra un conto liquido noi avremmo potuto fare dei paragoni, tenuto conto ben s'intende della diversità di tempo e di altre considerazioni concomitanti.

E a questo proposito sento il debito di esprimere all'onorevole Saracco un rimpianto, ed un desiderio. Per quanto io abbia cercato non ho potuto trovare ancora nessuna relazione, al di là dell'ultima pubblicazione fatta dal suo collega l'onorevole Valsecchi, sulle costruzioni ferroviarie. È questa lacuna così grave che ci mette oggi nell'impossibilità di potere con piena conoscenza di causa apprezzare il valore dei nuovi provvedimenti e delle altre leggi, mentre d'altra parte lascia l'amministrazione dei lavori pubblici in una certa penombra nella quale non è giusto che stia nè dinanzi al paese, nè dinanzi alla Camera.

Tuttavia siccome dalla cortesia di uno degli onorevoli colleghi componenti la Commissione ebbi lo specchietto testè pubblicatosi per dimostrare quello che costano le linee complementari, non vorrei abbandonare questo argomento senza pochissime osservazioni, che, direi quasi, ho spicolate fra righe e righe, in quanto si riferisce ad un paio di tronchi che sono di mia speciale conoscenza.

Parlo dell'allegato 126-126 bis. Mettendo in confronto questo allegato con il rapporto che l'onorevole Saracco comunicò alla Commissione (inserito a pagina 130 della relazione) circa i preventivi fatti per concedere alle Società i tronchi da costruirsi, io trovo questo: la linea Valsavoia-Caltagirone, la quale per un tronco di 14 chilometri già costruito ammonta ad una spesa di lire 1,747,748. 25 con una media chilometrica di lire 124,838, dovrebbe costare per i rimanenti 51 chilometri e mezzo da costruirsi lire 6,429,000.

Ora, come va che, secondo sempre il rapporto dell'onorevole Saracco, la concessione alla Sicilia venne stabilita per lire 13,568,000, esclusi i ferri d'armamento, il che equivale ad una media di 245,000 lire al chilometro? Ed un'altra osservazione debbo fare pel tronco Siracusa-Licata. Sempre dallo stesso specchietto risulta che sopra 32 chilometri, già costruiti, occorre una spesa di 4,207,000 lire, che fa una media di 131,480 lire a chilometro. Se 32 chilometri costarono 4,207,000 lire, i 180 chilometri che ora si danno alla Società, fatto un calcolo semplicissimo, avrebbero dovuto costare 23 milioni. Come va che nel rapporto

dell'onorevole Saracco si dichiara, che la base delle trattative per queste stesse linee fu di 58 milioni, con una media di 323,000 lire a chilometro?

E si badi che io parlo di cifre sulle quali si basarono in generale le trattative; perchè poi su questi vari prezzi passò la livelletta del canone, la quale pareggia linee ricche e povere a 20,500 lire a chilometro, lanciandole tutte sulla grande rotaia comune di circa mezzo milione a chilometro di costo.

Dico questo per dimostrare, che, prendendo anche a base di calcolo le linee complementari, c'è materia sufficiente per sollevare dei dubbi gravissimi. Ma, ripeto, io non ho basi tali, negli elementi forniti a noi dalla Commissione, e nemmeno sufficiente conoscenza delle altre linee come di questa, per avventurare un giudizio reciso.

Un'ultima osservazione all'onorevole relatore.

Parlando delle difficoltà a cui diedero luogo un tempo le linee concesse alle Società in Italia, egli osserva giustamente che gli studi allora erano incompleti, e quindi si andava a tentoni. Ma, onorevole Genala, a parte poche eccezioni, crede lei che gli studi attuali sieno talmente completi da farci rimanere sereni? Ma, se io piglio soltanto in esame il rapporto, a cui ho accennato, dell'onorevole Saracco, debbo trarne una opinione diversa.

E poi quali sono gli studi? Gli studi in gran parte incompleti riveduti dalle Società, o quelli fatti dalle Società per mandato del Governo? L'onorevole Genala non dovrebbe dimenticare a questo proposito le acute ed acerbe osservazioni che gli vennero dal Consiglio di Stato, quando egli era al Governo, e che sollevarono in questa Camera un dibattito vivace quanto importante. Anzi sarebbe stato bene che su questo, in questa occasione si fosse fatta un poco più di luce. Ma io domando solamente all'onorevole ministro: sfogliando il suo rapporto inserito nella relazione, trovo che 434 chilometri di linee furono in brevissimo tempo rivedute da un solo ispettore, l'ispettore Artom, al quale faccio i miei complimenti, perchè se l'amministrazione italiana possiede individui tecnici di tale competenza, io non comprendo come si possa esitare un momento solo a non affidare al Genio civile l'intera costruzione di tutte le nostre ferrovie. Questa rapida, dirò così, cesarea, fulminea revisione di studi e di chilometri, mi ricorda quell'altra fatta sulla Cerda-Messina da un'ispezione ordinata dall'onorevole Genala, e che in soli 3 giorni rivide tutta la linea, e trovò perfetti studii e tracciati: perfetti quando

più tardi la revisione appositamente ordinata ed accuratamente fatta dovette diffalcare i milioni a decine, quando malgrado queste stesse attenuazioni l'ultima asta indetta dall'onorevole Saracco ha dato per un tronco e sopra 42 milioni un ribasso di 10 milioni!

Mi duole che l'onorevole Genala non abbia presentato in questa occasione gli specchietti relativi alla Cerda-Messina. A lui ne era fatto un debito, dirò quasi d'onore, non tanto per la sua qualità di relatore della Commissione, quanto perchè fu lui che aveva concordato e stabilito i contratti, a prezzo fatto con la rete sicula, contratti che abortirono così per l'opposizione del Consiglio di Stato, come per il clamore che si sollevò in quest'Aula.

Malgrado tutto ciò l'onorevole Genala, con quella cieca, ingenua fede che ha sempre avuto nelle grandi Compagnie, deplora che le Società ferroviarie non abbiano assunto un maggior numero di chilometri, di quello che realmente ha loro concesso il Governo.

In ciò, lo dichiaro subito, egli è logico perchè, avendo fede soltanto in questi grandi capitalisti, sostiene quello, che già fu il suo cavallo di battaglia nella legge delle convenzioni ferroviarie.

Dove non è logico è in altro punto, quando nel rivedere i vari patti con le varie Società, deplora che tutti i passi fatti dalla Commissione e dal Governo, non abbiano approdato a far recedere le Meridionali da pretese assai difformi da quelle delle altre Società, e assai più gravose per l'Erario.

Dico è illogico, perchè se le Meridionali, a preferenza delle altre Società, oggi si impongono al Governo ed alla Camera, lo debbono anzitutto e soprattutto all'opera di chi, quando n'era tempo, lasciò trascorrere impunemente l'ultima e definitiva scadenza utile al riscatto.

Certe colpe, onorevole Genala, si espiano; sventuratamente, in questo caso, la colpa di un uomo la espia tutto il paese.

Un'ultima obiezione riguarda la questione finanziaria, il bisogno di mezzi, la necessità quindi di ricorrere a questi grandi aggruppamenti di capitali.

Ora io, francamente sono molto modesto cultore di cose finanziarie, ma questa assoluta necessità, questo beneficio che lo Stato vuolsi ritragga finanziariamente dal ricorrere alle grandi compagnie, confesso il vero, non lo vedo.

Si dice, le grandi compagnie anticipano, procurandosi alla loro volta i danari sul mercato internazionale (perchè è conosciuto che non ne hanno),

evitando così che il Governo metta in circolazione un soverchio numero di obbligazioni ferroviarie, o, titoli di rendita pubblica, ed evitando così un discredito a questi titoli. Ma, o signori, credete voi che queste Società trovino una così larga misura di credito soltanto per la virtù magica del loro nome? La trovano in base agli impegni che hanno assunto col Governo italiano ed alle garanzie che loro concede il Governo stesso.

Quindi non si tratta che di un prestito di seconda mano, perchè agli occhi del mondo bancario voi non potrete mai far credere che quel prestito non sia effettivamente a carico della finanza italiana. Per cui secondo me, emettano le Società, od emetta direttamente il Governo, l'effetto sui nostri valori, sulla opinione della pubblica finanza è lo stesso; colla differenza che emettendo il Governo come ente più saldo paga meno d'interesse e subisce meno le conseguenze dell'usura che di seconda mano gl'infliggono le Società.

E ciò vale anche per lo anticipo dei fondi chiesti alle licitazioni private; anzi la cosa si aggrava trattandosi di piccole Società. Sventuratamente la ragione di questo pretesto finanziario risiede più in alto, ed abbraccia un più vasto orizzonte.

Bisogna avere la franchezza di dirlo. Dal 1866, epoca del corso forzoso, fino alla regia dei tabacchi, alle Società dei beni demaniali, alle Convenzioni ferroviarie, non è stato che un continuo assoggettamento di tutta la vita pubblica italiana ai voleri della bancocrazia, la quale si è così resa padrona ed arbitra assoluta del credito pubblico.

La Camera con un'arrendevolezza strana, perchè quando si fanno certi passi e si mettono sul collo certi gioghi, non è così facile il liberarsene, la Camera prende oggi per buono questo pretesto di tornaconto finanziario, perchè non ha la forza nè il coraggio di ribellarsi a questo dominio bancario che dalla retroscena domina e prevale su tutte le manifestazioni della vita pubblica italiana.

Ed a me reca meraviglia, onorevole Saracco, che Lei al quale posso da qui parlare con parola franca e rude, ma a cui rendo omaggio di una forza di resistenza e di volontà non comune, mi meraviglia, dico, e mi duole che in questa circostanza Ella si sia messo in una completa contraddizione con sè medesimo. Io ricordo che quando nel 1881 si discuteva in Senato una legge di provvedimenti ferroviari intesa ad avere delle anticipazioni dai costruttori, l'onorevole Saracco si ribellò nella sua qualità di relatore; non voleva

accordare nemmeno fino a tre anni di anticipazione che credeva enorme.

E se dimise dalla sua opposizione, se fu un poco arrendevole e d'accordo col Governo, lo fu soltanto perchè si trattava di anticipazioni a breve scadenza.

Dappoichè l'onorevole Saracco diceva, giustamente, sono sue parole: " che il patto di anticipare danaro si venisse il più delle volte a risolvere in un monopolio reale a beneficio dei grandi capitalisti i quali meno di ogni altro si contentano di piccoli guadagni ed amano invece i ghiotti bocconi a scapito il più delle volte degli operai e dei *co-timisti*. „

Nobilissime parole che io faccio mie e che io vorrei ch'egli rifacesse anche sue.

Le ragioni che fin qui ho addotte per condannare le concessioni servono in gran parte e si fanno anzi più gravi per ciò che riflette la licitazione privata. Onorevole Saracco, con questo metodo noi ritorniamo fatalmente, quasi senza aver nulla imparato, sulla via dolorosa e disastrosa di quei contratti a *forfait* che, nella storia delle costruzioni ferroviarie italiane, hanno scritto pagine scandalose. È a questi contratti che si riferiscono quegli aumenti straordinari di spesa nelle Calabro-Sicule, a cui ha accennato ieri l'onorevole Toscanelli; non già alle costruzioni dirette. Alludo all'impresa Charles Picard, che fa riscontro all'impresa Guastalla, e che costarono entrambe allo Stato, al di là del previsto, 75 milioni di danni e d'interessi.

Ora noi siamo rivenuti, sotto forma diversa, a quell'antico sistema. Nè vale il dire che sono prese tutte le precauzioni, facendo rinunziare le Società ad ogni possibile risarcimento. Patti consimili erano messi nei contratti con la Società Charles-Picard e i magistrati d'allora lacerarono quei patti in nome del diritto; ed oggi il *forfait* è condannato da una costante giurisprudenza, la quale non lo ammette che per opere pienamente determinate in quantità e qualità, e vuole quindi che all'alea di prezzo corrisponda anche l'alea della specie e della misura.

D'altra parte, non fu questo ciò che votò la Camera or fa un anno. La Camera votò la licitazione privata da sostituirsi alla licitazione pubblica, semplicemente nella scelta degli appaltatori. Io per lo meno non credo (e sarò lieto se qualcuno potrà illuminarmi) non credo che fosse altrimenti. Ma sia pure che siasi incorso in un deplorabile errore pei tronchi fino ad ora costruiti; se siamo trascesi fin là, arrestiamoci almeno sulla

china, non commettiamo lo stesso sbaglio per quelli futuri.

Desidera l'onorevole Saracco che il suo tipo di licitazione privata resti in continuità di esperimento? Ma lo faccia in confronto alle costruzioni dirette cioè alle licitazioni pubbliche, differenziando soltanto nella scelta degli appaltatori, e lasci poi che le due prove possano, in parità di condizioni e di circostanze, mostrare al paese, nell'avvenire, quale convenga meglio di preferire nello interesse dell'economia nazionale.

Per conto mio, darei l'ostracismo e al *forfait* delle licitazioni e al *forfait* delle concessioni; e tornerei puramente e nettamente alle costruzioni dirette. Le quali, purtroppo, corrono la loro ora fatale di discredito; ma a cui l'Italia deve molto, ed a cui sarà, più tardi, indubbiamente costretta a ritornare, coi debiti correttivi, quando avrà su altre vie lasciato illusioni e milioni. Ho detto: coi debiti correttivi, perchè trovo che anche la Commissione ha potrocinato il concetto di cui mi feci, qui, l'anno scorso, debole interprete: cioè, che nei contratti fosse fissato non soltanto il minimo dei ribassi, ma anche il massimo, per tenere gli appaltatori entro un dato limite, e limite onesto, nei ribassi medesimi.

Io, poi, faceva allora una seconda proposta che ritornerò a presentare alla Camera; ed era che, oltre al massimo del ribasso, fosse nei capitoli inclusa una clausola determinante la mercede minima dell'operaio, per modo da costringere l'appaltatore a non poter fare disastrosi ribassi di fronte all'impegno di onestamente retribuire la mano d'opera, e per garentire, in pari tempo, questa stessa mano d'opera, che è quella che in fin dei conti paga tutte le spese delle gare sfrenate degli appaltatori.

E qui, mano mano, siamo arrivati, dal problema tecnico e finanziario, al problema sociale.

È inutile dissimularlo: il Governo e la Camera non possono gittare sul mercato un miliardo e mezzo di lire per lavori pubblici, senza doversi preoccupare se questa enorme quantità di danaro, che, in gran parte, sarà dovuto alla contribuzione delle borse più modeste e più travagliate del paese, senza far sì che vadano anche a riversarsi, in parte, a beneficio diretto delle medesime. Ora, io non trovo in tutto il contratto una sola parola la quale mi affidi che, in questa immensa erogazione di pecunia pubblica, la classe proletaria sia stata debitamente considerata.

Io ebbi dall'onorevole Saracco delle parole molto gentili e delle promesse lusinghiere (di cui gli sono veramente tenuto), in occasione della ultima di-

scussione ferroviaria durante la quale io sostenni le medesime obiezioni; anzi, egli soggiunse qualche cosa di più, accennò alla necessità di rendere possibile alle associazioni cooperative di adire ai lavori, anche dal punto di vista della cauzione.

Ho qui sul banco il resoconto parlamentare, che potrei leggere, occorrendo. Più tardi si parlò di una riforma da portare alla contabilità dello Stato, da cui si schiuderebbero questi nuovi orizzonti per le associazioni cooperative. Ma, per quanto io abbia letto e riletto il relativo progetto e la relativa relazione ho visto che queste innovazioni si riducono a ben minima cosa, cioè a portare da 7,000 a 20,000, se non erro, la possibilità delle trattative private, senza bisogno di adire il Consiglio di Stato.

Ma non si parla di Società cooperative; si parla di trattative private, in cui il Governo è libero di potere trattare tanto con un costruttore, quanto con una Società cooperativa; ma nulla che accenni a questione di cauzione o ad altre agevolanze per le *Cooperative di lavoro*.

Noi che imitiamo la Francia in tante cose cattive, imitiamola almeno in qualche cosa di buono. In Francia gli ultimi provvedimenti presi per le Società cooperative, accordano a queste ultime l'assunzione dei lavori pubblici senza bisogno di cauzione alcuna sino ad un certo limite, credo 50 mila lire, ed al di là di questo limite son fatte loro delle speciali agevolanze per ciò che concerne la cauzione da prestarsi, e la preferenza a parità di condizioni. Io ho voluto ricordare questo fatto non già per farci ciechi copiatori di quel che avviene oltr'Alpi, ma perchè esso risponde ad un concetto di convenienza e di giustizia economica e perchè da noi sostenuto da questi banchi molto tempo prima che nella Camera francese venisse propugnato e tradotto in fatto.

Si è invocato sovente l'animo propenso dei ministri ad agevolare, ove possono, le Società cooperative. Ma non possiamo lasciare un argomento di sì vitale importanza in balia del solo buon volere dei ministri; i ministri di buona volontà passano, e noi dobbiamo provvedere alle classi proletarie che permangono. Noi riteniamo che le Società cooperative, a parità di condizioni, siano preferibili nei lavori, e che convenga eziandio autorizzarle a dar cauzione anche con altri titoli equipollenti alla rendita pubblica dello Stato, azioni di banche di risparmio, titoli di banche popolari, crediti, fideiussioni e via discorrendo.

Parlo s'intende di Società cooperative operaie e non di Società dietro cui possa nascondersi sotto parvenze sociali l'alea della speculazione.

Io credo che questa sarebbe una cosa onesta ed utile non solo, ma che riconforterebbe in qualche modo coloro i quali, pur costretti a vedere sfilare i milioni innanzi a loro per andar a riempire le già pingui borse dei grandi speculatori, avrebbero almeno la consolazione di sperare che qualche briciolo almeno di questa grande fortuna economica vada a cadere sul desco dei lavoratori.

E perciò anche in via di calda raccomandazione io esorto l'onorevole ministro ad attenersi negli appalti ai piccoli cottimi, ai lotti minimi in modo che possano concorrervi anche le Società cooperative dotate di piccoli capitali.

In questo senso io ripresenterò una proposta fiduciosa che l'onorevole Saracco e la Commissione vorranno fare ad essa buon viso.

E pria di chiudere la pagina del proletariato, poichè ho qui un telegramma che opportunamente me lo ricorda, vorrei aggiungere anch'io una parola alla raccomandazione fatta ieri dall'onorevole Del Giudice per gli impiegati straordinari delle costruzioni.

Fu gran colpa avere lasciato in balia delle grandi Compagnie, assolutamente padrone del campo, tutta la massa degli impiegati ferroviari i quali oggi si dibattono di fronte ad inesorabili esigenze, in una condizione miserevole, immeritata per uomini che erano entrati al servizio dello Stato, colla sicurezza di essere, non già barattati a questa o a quella Banca, ma tutelati come tutti gli altri impiegati dello Stato nei loro legittimi interessi.

Ma se questa colpa ci fu, e l'esperienza ci ha dimostrato oramai cosa possiamo aspettarci da questa decantata equità ed umanità delle Compagnie, ora che abbiamo in mano la possibilità di giovare ad un'altra classe numerosissima d'impiegati, facciamolo, onorevole Saracco; e sarà qualcosa che varrà a lenire per noi i rincrescimenti inevitabili che accompagnano l'uomo di Stato e il legislatore nel disimpegno del proprio ufficio.

Io pongo qui termine alle mie brevi osservazioni; e presento il seguente ordine del giorno:

“ La Camera delibera che tutte le linee da costruirsi indicate nel presente disegno di legge siano appaltate per asta pubblica e possibilmente in piccoli lotti.

“ Il Governo provvederà perchè nei contratti d'appalto facciano parte integrante disposizioni garantite da sanzioni severe:

1° Per determinare un salario minimo che as-

sicuri un'equa retribuzione agli operai impiegati nei lavori;

2° Per proibire ogni ritardo nel pagamento dei salari pattuiti, nonchè del corrispettivo dei medesimi in tutto o in parte sotto qualsiasi altra forma, che non sia quella di moneta corrente avente corso legale;

3° Per obbligare gli appaltatori, cottimisti o subcottimisti, che prestano derrate alimentari ed altri generi agli operai, a fissarne i prezzi ragguagliati al costo delle derrate stesse sul luogo mediante una tariffa approvata da competenti autorità e visibilmente affissa nei luoghi di spaccio.

« Il Governo inoltre a parità di condizione preferirà negli appalti le associazioni cooperative operaie, autorizzandole a prestare anche cauzione con altri titoli valori e fideiussioni equipollenti alla rendita pubblica dello Stato. »

Ed ora permettetemi, onorevoli colleghi, un'ultima parola, parola che costituisce per me un debito verso la Camera, dopo le poche vivaci espressioni che io ebbi opportunità di pronunciare in quest'Aula in una delle ultime tornate.

Onorevoli colleghi, io credo che sia un grave errore quello di servirsi, in certe date occasioni, di certi dati argomenti, anche in linea puramente confidenziale per far passare certi disegni di legge, cercando di fare accettare come beneficio pubblico certi dolorosi sacrifici alle insaziabili pretese bancarie, sol perchè vi è impegnata questa o quella regione, questa o quella responsabilità di uomini di governo o di gruppi parlamentari.

Perchè senza aver fondamento di ragione si ingenerano per tal modo dei dubbii gravissimi che nello interesse di tutti conviene di eliminare. Lo incentivo a pure considerazioni d'interessi locali a discapito degli interessi generali, non partì mai, per altro, che io ricordi, dai banchi di questa o di quella parte della Camera. Anzi ogni qualvolta, senza preconcetti partigiani, fu fatta vibrare la corda della italianità essa trovò sempre un'eco calda e sincera su tutti i banchi. E nella quistione stessa che oggi si dibatte quella della reintegrazione dei fondi stornati dalle linee del Mezzogiorno, non appena la cosa fu nota alla Camera, nobilissima e concorde fu la manifestazione dei rappresentanti di ogni ragione italiana nel volere che una legge di riparazione e di perequazione ferroviaria cancellasse subito le orme di un passato contrario alle leggi e all'equità nazionale e che tutti deplorano.

Ora, se così è, se noi possiamo qui affrontare tutte le quistioni senza bisogno di ricorrere a

nessun preconcetto regionale o privato, ebbene affrontiamo questa che oggi si dibatte da un punto di vista alto e spregiudicato. Approviamo le nuove costruzioni senza preoccupazioni nè pel Nord nè pel Sud.

Approviamole perchè rispondono ad un concetto di giustizia e ad un bisogno nazionale, perchè i diritti e gl'interessi violati in una sola parte d'Italia sono diritti ed interessi violati a danno di tutta la Penisola!

Approviamole, ma senza passare attraverso a condizioni impossibili ed onerose, senza piegare la testa dinanzi a pretese che non rispondono agl'interessi veri e reali del Paese.

Approviamole, ma non soltanto, io lo dissi già altra volta, per fare una legge di perequazione ferroviaria, fra le varie regioni, ma per fare altresì una legge di perequazione morale, fra le varie classi, una legge di giustizia che ci affretti così nei diritti come nei doveri.

Ma per far questo occorre che la legge tenga conto in pari tempo del capitale, e del lavoro; perocchè una legge di un miliardo e mezzo che passasse in questa Camera favorendo i grandi speculatori e rigettando proposte modeste, ed oneste in favore delle classi lavoratrici, offuscherrebbe moralmente qualunque deliberazione, darebbe il diritto di dire che la giustizia in taluni momenti fugge sdegnosa dalle aule dei Parlamenti. (Bene! a sinistra).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. (*Segni di attenzione*). Pigliando a ragionare, siccome ne ho il dovere, intorno a questo disegno di legge, permettete, o signori deputati, che, senza darmi il lusso del più piccolo esordio, io entri addirittura nel vivo della quistione che si dibatte oggi innanzi a voi, e di una sola cosa vi preghi, che mi facciate lieto della vostra benevola attenzione, perchè mai non ne ebbi tanto bisogno come in questo momento. Dirò anch'io col poeta: *Odio il verso che suona e che non crea*; e voi mi avete mostrato già molte volte, che preferite ancora la parola scorretta la quale aspira a produrre qualche cosa di utile e di buono alla frase elegante ed ornata che seduce gli orecchi, ma che si perde nel vuoto.

Io penso nullameno, che alla chiarezza ed alla efficacia delle poche cose che sto per dire possa e debba giovare un rapidissimo cenno del cammino percorso dall'amministrazione in questi nove anni che sono passati dal giorno, in cui, con la legge del 1879, fu creato il problema delle

nuove costruzioni ferroviarie; e stimo che mi daretè venia, se mi farò per pochi istanti a considerare la somma degli impegni che sono a carico dello Stato, contrattuali o di altra natura; imperciocchè a me par chiaro, e parrà chiaro anche a voi, che, prima di giudicare, respingere o modificare le proposte che il Governo vi ha presentato, sia assolutamente necessario che si sappia in quali distrette si sia trovata l'amministrazione in quel giorno nel quale il Parlamento le ha detto che si doveva provvedere alla sorte di tutte le ferrovie decretate con le leggi del 1879 e del 1882.

Non avrò però bisogno di indugiarmi lungamente nell'esposizione dei fatti, imperciocchè questi furono così lucidamente e così stupendamente esposti nel dotto rapporto dell'onorevole Genala, che basterà a me produrre poche notizie e pochi numeri che domandano di essere specialmente ricordati.

Le linee di 1ª, di 2ª e di 3ª categoria decretate con la legge del 1879, delle quali solamente intendo occuparmi, compresa la Lecco-Colico che dalla 4ª fu trasportata alla 2ª, segnavano una lunghezza complessiva di chilometri 4759.

No furono tolti, come già sapete, 275 che furono assegnati per la costruzione e per l'esercizio alla Società delle ferrovie meridionali; rimasero quindi in costruzione diretta dello Stato 4484 chilometri.

Vediamo quindi quello che si è fatto, e prendiamo atto di quello che ancora rimane da fare.

Ventisei linee, che misurano in lunghezza 1043 chilometri, si trovano aperte all'esercizio, le altre 24 sono attualmente in costruzione. I tronchi finora aperti, che formano parte di queste linee, sono nel bel numero di 36, e segnano in tutto la lunghezza di chilometri 562, cosicchè ciascun tronco rappresenta una estensione media di 15 chilometri e mezzo. La lunghezza complessiva delle linee e dei tronchi in esercizio è, adunque, di 1605 chilometri, e di questi ne avanzano a costruire 2879; dei quali ben 1800 spettano alle linee in costruzione, che sono, come ho già detto, nel numero di 24, mentre gli altri 1079 rappresentano la lunghezza effettiva delle altre 14 linee, delle quali non si è ancora intrapresa la costruzione; a tacere per ora delle altre due, che furono decretate con le leggi successive.

Ciò, signori, in quanto alle costruzioni. Vediamo adesso, come diceva poc'anzi, come stiamo ad impegni.

In questa parte io debbo dir subito alla Camera, che non sono altrettanto sicuro de' miei nu-

meri, come lo era quando vi ho discorso della lunghezza delle linee costruite e da costruire, imperciocchè qui non posso portare che dei dati di approssimazione; ma certamente voi mi credete, quando affermo, che questi dati sono stati raccolti con la maggior diligenza possibile, e senza un pensiero al mondo di additare una condizione di fatto, che non corrisponda alla realtà delle cose; cioè alla realtà delle informazioni che il Governo ha raccolto, e che doveva raccogliere.

Or bene, o signori, ricorderò anzitutto che la somma degli impegni contrattuali al 1º luglio 1887, cioè al principio dell'esercizio finanziario testè scaduto, era valutata in 308 milioni in cifra tonda.

Ma siccome coi fondi del bilancio 1887-88, rivolti unicamente come furono al pagamento di debiti contrattuali, si è pagata una somma in cifra tonda di 104 milioni, ne risulta che abbiamo ancora una somma di impegni di 204 milioni; impegni che si vanno maturando di mano in mano che procedono innanzi i lavori.

Però io vi diceva poc'anzi, che oltre gli impegni contrattuali abbiamo impegni d'altra natura i quali non si raccomandano meno alle cure ed alle sollecitudini del Parlamento. Parlo di quegli impegni che derivano dal fatto che abbiamo 24 linee in costruzione, ed ancora abbiamo da provvedere alla costruzione di altri 1800 chilometri, per ultimare le linee stesse.

È chiaro nel parer mio, e credo che nessuno vorrà essere in questa Camera di avviso contrario al mio, che sarebbe cosa vergognosa per noi, e contraria ai buoni principii di sana economia, che ci arrestassimo nell'opera incominciata, e si indugiassero più del dovere a portarla a compimento.

Io credo dunque di non ingannarmi dicendo che questi sono altrettanti impegni che vincolano lo Stato, e che perciò noi dobbiamo considerarli e tenerli egualmente presenti nelle nostre deliberazioni.

Ora, a quanto ascendevano questi impegni nel 1º luglio 1887?

Questi impegni, in seguito alle più ampie informazioni che ho assunto, posso valutarli in 640 milioni.

Non ho perciò bisogno di dirvi come, dinanzi ad impegni di questa natura, si dovesse andare e si debba andare grandemente a rilento prima di decretare la costruzione di linee nuove.

Ma, siccome voi, o signori, saviamente deliberaste, lo scorso anno, non ostante il giudizio contrario, che ne ha portato oggi l'onorevole Pantano, di concedere a licitazione privata le linee Eboli-

Reggio e Messina Cerda, il bilancio si è, per ciò stesso, trovato liberato da una spesa che si può calcolare in trecento milioni, quanta ad un dipresso corrisponde al costo delle linee, che in virtù delle recenti convenzioni, si tratta di accordare alle Società delle Meridionali e della Mediterranea.

Non ho quindi bisogno di dire come, sgravandosi il bilancio di questa spesa, siasi preparata una condizione di cose che permetteva al Governo di affrontare questo arduo problema, che altrimenti riesciva assai più difficile affrontare.

Forse ancora, permettete che io lo dica, sarebbe stata inevitabile una sosta se noi avessimo dovuto ancora cercare i fondi necessari per quelle due linee di un costo tanto considerevole.

Checchè ne sia, noi, presentemente, pur togliendo quei 300,000,000 all'incirca dai 640, che reputo ancora necessari per condurre a fine le linee iniziate, abbiamo, su per giù, ancora un carico di 550,000,000, e cioè 204 dipendenti da contratti e 340, all'incirca, in relazione agli impegni, che dovremo assumere, se la Camera concederà i mezzi per appaltare i tronchi rimanenti delle linee in costruzione.

Ecco adunque a quale punto siamo presentemente: di sessantaquattro linee delle tre prime categorie decretate con la legge del 1879, ventisei sono ultimate; ventiquattro sono in costruzione; e per le rimanenti non si è ancora intrapreso alcun lavoro.

Il numero dei chilometri aperti all'esercizio è di 1605; degli altri 3879 ve ne hanno 2800 che formano parte delle linee in corso di costruzione; gli altri 1079 sono rappresentati da quelle linee che aspettano ancora che venga per esse il giorno della giustizia.

Gli impegni contrattuali erano valutati a 308 milioni; gli attuali ascendono ancora a 204 milioni. E siccome per ultimare le linee che sono in costruzione, escluse l'Eboli-Reggio e la Messina-Cerda, si giudica necessaria una spesa di 340 milioni, ne risulta che siamo ancora impegnati in una spesa che giudico inevitabile di 550 milioni, per portare a compimento le linee di cui sono in corso i lavori.

Questa è la condizione di fatto nella quale si è trovato il Governo in quel giorno in cui voi gli avete detto, che si dovevano preparare gli elementi atti a risolvere una buona volta il problema delle costruzioni ferroviarie. Questa è anche oggi la situazione di fatto in cui siamo; situazione che voi, o signori, come ha fatto il Governo, dovete guardare risolutamente in faccia, perchè anche voi avete un debito di onore da assolvere, ed è

uguale la responsabilità che il Governo e il Parlamento hanno davanti al paese.

La Camera mi permetterà di soggiungere, che il Governo crede, dal canto suo, di avere adempiuto al proprio dovere, imperciocchè il disegno di legge che sta avanti di voi, corretto e migliorato dalla Commissione (lo riconosco di buon grado e ne rendo grazie agli onorevoli membri che la compongono) tende appunto a risolvere in ogni sua parte il vasto problema; ed io, confortato dal concorde suffragio di una Commissione altrettanto numerosa quanto autorevole; lusingato e sorretto dal suffragio e dalla parola di valorosi oratori, a cominciare dall'onorevole Lanzara che parlò con tanta competenza, fino all'onorevole Plastino che ha parlato pur esso con tanta abbondanza di cuore da strappare gli applausi dell'intera Assemblea, potrei forse anche tacermi, persuaso come sono che le proposte del Governo otterranno senza grande contrasto il gradimento e l'approvazione di questa Camera.

Però non posso dimenticare che parecchi oratori, senza combattere direttamente, per ciò che a me è sembrato, il principio informatore della legge, hanno espresso dubbi e manifestate opinioni diverse da quelle che il Governo e la Commissione hanno concordemente propugnate; e ricordo, che altri oratori, pure discorrendo in favore della legge, hanno espresso desiderii e fatte raccomandazioni, alle quali il Governo ha il dovere di rispondere.

Comincerò adunque dalle cose minori, per salire dipoi a più alte considerazioni.

L'onorevole deputato Ercole, giustamente impensierito delle condizioni finanziarie del paese e del nuovo carico che imporrà alla finanza l'approvazione di questo disegno di legge, si mostrò altrettanto sollecito, come ragion voleva, di procurare al suo paese una linea di quarta categoria, la ferrovia Alessandria Ovada, ed ha presentato un ordine del giorno perchè il Governo la voglia comprendere fra i mille chilometri promessi al paese colla legge dell'aprile 1885.

Io prego l'onorevole Ercole di considerare che il suo ordine del giorno è diventato un fuor d'opera; dappoichè alcuni giorni addietro il consorzio che si è formato per la costruzione della ferrovia in parola, ne ha chiesto la concessione al Governo ai termini e colle agevolezze consentite della legge del 1887. E siccome il Governo non mancherà certamente di fare le più liete ed oneste accoglienze a questa domanda, perchè riconosce (ed io anche personalmente sono in grado di riconoscerlo e dichiararlo) che la linea Ales-

sandria-Ovada è il necessario complemento ed un'appendice della linea Genova-Asti, così io credo che l'onorevole Ercole si terrà contento di questa mia dichiarazione, e non vorrà insistere che il suo ordine del giorno venga posto in votazione. (*Movimenti diversi e risa*).

L'onorevole Arbib, l'onorevole Valle ed altri deputati, come mi è parso di scorgere da un ordine del giorno distribuito alla Camera, domandano che si sappia e si dica una buona volta come saranno distribuiti i mille chilometri promessi nel 1885. L'onorevole Arbib ha specialmente lamentato che nel presente disegno di legge nulla sia stabilito in argomento; ed ha chiesto di conoscere quali siano, in questa parte, gl'intendimenti del Governo.

Io rispondo all'onorevole Arbib che, nella relazione che precede il disegno di legge, del quale si occupa presentemente la Camera, sta scritto che una delle ragioni per le quali il Governo aveva creduto di ricorrere al sistema delle concessioni, era appunto questa: che quando si volesse ricorrere al sistema vagheggiato, mi pare, dall'onorevole Arbib, delle costruzioni dirette, si sarebbe di gran lunga allontanato quel giorno in cui, coi fondi del bilancio, si sarebbe potuto provvedere a queste costruzioni. L'onorevole Arbib, dunque, ben vede che egli, non io si direbbe l'avversario dei mille chilometri, mentre invece li caldeggia, quando combatte il sistema delle concessioni, e chiede che il Governo proceda direttamente alla costruzione di tutte le linee. È chiaro infatti che, mettendo a carico del bilancio una somma di 300, di 400 e forse di 500 milioni di più, sarebbe impossibile, nel 1896 e nel 1897, soddisfare le prescrizioni della legge del 1885; e però deve comprendere l'onorevole Arbib, che anche di questa materia mi sono preoccupato indirettamente per secondare le aspirazioni dei paesi che vorrebbero avere la loro ferrovia compresa fra i mille chilometri; mentre è anche vero che ogni giorno si assottiglia il numero di tali domande, e molti che prima domandavano di partecipare al riparto dei mille chilometri, chiedono invece la concessione delle loro strade in base alla legge del 24 luglio 1887. Sono così tanti concorrenti che lasciano il posto a quelli che aspettano.

Ad ogni modo io dichiaro all'onorevole Arbib, come all'onorevole Valle, come agli altri deputati i quali hanno firmato l'ordine del giorno di cui ho fatto cenno, che quando sia terminata questa grande questione che pende oggi avanti al Parlamento, il Governo del Re sente il suo dovere di provvedere convenientemente perchè

anche questa questione riceva la sua definitiva risoluzione.

L'onorevole Valle, però, ha chiesto inoltre, molto timidamente, se ho da dire il vero, che il sussidio chilometrico sia elevato da 3000 fino a 7000 e anche 8000 lire, al fine di rendere possibile la costruzione di altre linee per le quali apparisse necessario un sussidio superiore a quello di lire 3000 stabilito nella legge.

Io non posso dargli, intorno a ciò, il più lontano affidamento. A me pare persino soverchio, lo dico nuovamente, che il Governo possa disporre di un sussidio chilometrico che va già sino alle lire 3000. Se però, m'intenda bene l'onorevole Valle, si trattasse di linee ferroviarie che venissero considerate di vero e proprio interesse generale, ed avvenisse che qualche Società fosse disposta a costruire ed esercitare queste ferrovie, contro un sussidio chilometrico, anche superiore alle lire 3000, il Governo non rifiuterebbe di prendere in considerazione queste domande; ma quando credesse di doverle accogliere, penserebbe a presentare al Parlamento speciali disegni di legge.

Questa dichiarazione io feci già l'anno scorso in risposta, se non cado in errore, all'onorevole Compans, ed oggi la confermo interamente.

Devo adesso rispondere qualche cosa all'onorevole deputato Toscanelli; non già intorno al punto principale in cui non siamo sgraziatamente d'accordo, ma ad alcune sue osservazioni e raccomandazioni che direi di ordine secondario.

L'onorevole Toscanelli si duole che manchi il doppio binario sopra parecchie linee d'interesse militare, e vorrebbe che il Governo desse opera a colmare questa lacuna. L'onorevole Toscanelli ha perfettamente ragione. Ed io sono lieto di poter gli dire che tengo sott'occhi una serie di proposte fatte già, o che stanno per essere presentate al Governo dalle Società delle ferrovie meridionali e del Mediterraneo, per il raddoppiamento del binario sopra parecchie linee che sono veramente di interesse militare.

Io non darò lettura alla Camera di queste proposte; ma mi piace almeno poterla assicurare che il raddoppiamento del binario fra Roma e Orte, sulla linea Roma-Orte che ha già due binari fra Roma e il Portonaccio, diventerà presto un fatto compiuto, (*Commenti — Approvazioni*) poichè abbiamo già approvato un contratto per due milioni e mezzo; e per il rimanente, siccome abbiamo i fondi disponibili in bilancio, così non si può dubitare che l'opera sarà presto iniziata e portata a compimento.

L'onorevole Toscanelli si compiace nel sa-

pere che si procede sollecitamente agli studi per una linea da Castrovillari a Lagonegro. La cosa sta precisamente come egli ha detto. Solamente intendo aggiungere che vi sono altre linee d'interesse militare che sono presentemente in corso di studio; e che in ciò il ministro dei lavori pubblici è confortato dal suo collega il ministro della guerra il quale ha instato parecchie volte e tuttora insiste affinchè questi studi siano portati a compimento.

Quanto a me non ho mancato e non mancherò di fare anche per questa parte il mio dovere. Penso quindi che, sotto questo rispetto, io posso meritare l'assolutoria anche dall'onorevole deputato Toscanelli.

L'onorevole deputato Vigoni si è pronunciato in favore della legge, e ha dichiarato che la voterà con assegnazione. Di questo io lo ringrazio; e soggiungo che da un uomo di alto sentire e di sensi patriottici quale egli è, non mi aspettava una diversa conclusione.

Senonchè egli ha fatto due avvertenze: che si badi a terminare le linee, quando si sono incominciate, e a non intraprendere nuove costruzioni, se le prime non siano portate a compimento.

Io sono perfettamente d'accordo con lui; e credo anzi di potere affermare che, con la parola e con lo scritto, nell'altro ramo del Parlamento propugnai sempre la stessa dottrina, quando combattevo la costruzione di tronchi distinti e separati. Debbo però avvertire l'onorevole Vigoni che, a parer mio, Egli è caduto in grave errore quando, parlando della linea direttissima fra Roma e Napoli, diceva che con la linea medesima, non si sarebbe avuto che un guadagno di tempo nel percorso di quindici a venti minuti.

Ora io credo che l'onorevole Vigoni s'inganni a partito. Quando sia costruita la vera linea direttissima fra Roma e Napoli, io non dubito che si potrà percorrere tutta la linea in tre ore e mezza all'incirca. (*Commenti*). Dico tre ore e mezza perchè si tratta di una linea di 217 a 220 chilometri, che corre sopra un terreno piano, senza difficoltà di nessun genere, con pendenze che al più arrivano al sette per mille; e quindi ognuno intende che, sopra una linea in tali condizioni si può benissimo, come suol dirsi, divorare la via, e percorrere sessanta o sessantacinque chilometri all'ora, per arrivare da Roma a Napoli in tre ore e mezza.

Questa, onorevole Vigoni, è una considerazione per me, e certamente anche per lei, e per molti altri, di grande importanza. E dal momento che

noi siamo in presenza di una legge la quale disponeva che questa linea si dovesse aprire all'esercizio nel 1886, parmi equa la domanda che i fondi siano concessi in modo da potere aprire all'esercizio la linea nel 1898, come credo, che il Governo non abbia mostrato soverchia compiacenza quando stimò di poter fare questa concessione. (*Commenti*).

L'onorevole deputato Del Giudice mi fece alcune raccomandazioni, ed in termini cortesi si rivolse a me per sapere quando verrà la volta che si dia mano alla costruzione di certi 126 chilometri della strada che corre da Eboli a Reggio, dei quali si è parlato altra volta. Egli mi chiedeva di poi, che ne avverrà degl'impiegati straordinari occupati nella costruzione delle ferrovie, e raccomandava a me che a costoro si usi il miglior trattamento possibile, specialmente a quelli che dallo Stato vennero posti a servizio delle Società. La stessa raccomandazione in termini altrettanto incalzanti mi faceva oggi l'onorevole Pantano.

Francamente, o signori, il voler credere che lo Stato possa tenere costantemente a proprio servizio così grande numero di impiegati per i quali paghiamo attualmente la non piccola somma di oltre sette milioni all'anno, sarebbe una vera illusione, e lo intenderanno di leggieri gli stessi preopinanti. Anzi, allora quando lo Stato non debba più pensare alle linee che formano il soggetto delle convenzioni sottoposte ora al voto della Camera, è ben chiaro che la sorveglianza sarà molto meno attiva, e quindi non avremo più bisogno di tutto il personale, che abbiamo presentemente in servizio.

Per la qual cosa, se io dicessi parola la quale suonasse impegno che si conserveranno non solamente tutti quegli impiegati straordinari che abbiamo, ma che si prenderanno al soldo dello Stato anche tutti quegli altri che sono presentemente a servizio delle Società, direi cosa che non troverebbe riscontro nei fatti. Affermo piuttosto che si farà una cernita dei migliori, e che questi migliori saranno conservati o portati a servizio dello Stato. È questa la sola cosa che io posso dire in proposito, e soggiungo che procederò con grande temperanza, e con vivo desiderio di venire in soccorso di quegli infelici i quali pure, io lo riconosco, hanno il diritto di ricevere dallo Stato un trattamento equo ed onesto. Dire di più non posso, e la Camera sa che io non dico se non quello che penso, e che posso mantenere.

L'onorevole Del Giudice non si è mostrato abbastanza contento, almeno così mi è parso, di

ciò che si è fatto finora per alcuni tronchi della Eboli-Reggio. Una fatale forza, diceva egli, pesa su questa ferrovia; le promesse fatte da molto tempo non si sono avverate mai; ed oggi, ad un anno di distanza, molta parte di quella linea aspetta ancora di essere appaltata.

È vero, onorevole Del Giudice; è perfettamente esatto quello che Ella dice, come è anche esatto, almeno fino ad un certo punto, che i deputati, abbiano una certa tal quale responsabilità di fronte agli elettori. Dico fino ad un certo punto, perchè è una teoria intorno a cui vorrei fare qualche riserva; ma se può discutersi la responsabilità dei deputati, è certissima la responsabilità del ministro che deve determinare i prezzi ed i corrispettivi che formano la base delle aste, in forma specialmente di licitazione privata.

A questo proposito dirò che non consento del tutto nell'opinione dell'onorevole Pantano. Io credo che vi sia molto del buono nel metodo dei contratti a *forfait*; ma è altrettanto vero che prima di stipulare un contratto a prezzo fatto, il Governo deve bene assicurarsi di quello che fa, e fare esaminare i progetti molto accuratamente, affinché non avvengano quei gravi inconvenienti rammentati dall'oratore nel suo precedente discorso.

Ma tornando all'onorevole Del Giudice vuole egli sapere perchè, fino ad ora non si è appaltata la costruzione di quei 126 chilometri di strada dei quali egli parlava nella seduta di ieri? La ragione è semplicissima; il Governo ha fatto procedere ad una nuova revisione delle stime che si erano preparate, e per parecchie ragioni, fra le quali codesta che si sono date nuove istruzioni, ne è venuto questo fatto, che sopra le prime previsioni si è verificato un ribasso nei prezzi del 38 per cento.

Del Giudice. Non poteva essere diversamento.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non sono interamente dell'avviso dell'onorevole Del Giudice. La diversità proviene principalmente da ciò, che alcune opere non si sono ritenute così necessarie, come prima le credeva la Società che ha fatto procedere a questi studi.

Ora in seguito a questo nuovo esame dei progetti, ci siamo persuasi che una grande economia si poteva fare non solo nei prezzi, ma anche nelle opere, ed è per questa ragione, che sopra le prime stime si è avuto un ribasso, che arriva, come ho detto, al 38 per cento.

Presentemente, le stime sono rivedute, ed io spero che in un termine non maggiore di 15 giorni la cosa sarà portata direttamente avanti ai corpi consultivi dello Stato per procedere di

poi agli incumbenti della licitazione privata. Ad ogni modo, se qualche indugio vi è stato, io sono convinto che lo stesso onorevole Del Giudice, così equo come è, e così amante del bene pubblico, anzichè dolersene, se ne consolerà, pensando che l'indugio avrà portato allo Stato un beneficio di qualche decina di milioni.

Qualche risposta io debbo ancora all'onorevole Buttini, il quale, se ben ricordo, mi domandava due cose: come il Governo intenda di portarsi verso le Società quando, nel termine convenuto, non presentassero i progetti, avvegnachè dal giorno soltanto in cui i progetti si presentano, decorre il termine per la costruzione delle strade.

A questo riguardo, non ho che a rispondere quello che egli già supponeva; che no; cioè, stando in tema di diritto comune, qualora le Società non adempissero agli obblighi assunti, le chiameremo in giudizio per obbligarle a fare il loro dovere e chiederemo quello che mi pare gli uomini di legge chiamino *l'id quod interest*, cioè la rifusione dei danni derivanti dalla inosservanza del patto.

L'onorevole Buttini mi domandava altresì, se noi intendevamo tener fermo il disposto dell'articolo 219 della legge sui lavori pubblici, che stabilisce certe norme per l'ubicazione delle stazioni. A questo riguardo, non ho altro a dirgli, senonchè il Governo non dubita affatto, che quell'articolo debba ricevere la piena ed intera sua esecuzione; come è altrettanto certo che il Governo non può e non deve approvare alcuna variante, se non quando si verificassero i casi previsti dall'articolo 6, se non caso in errore, delle Convenzioni; il quale dice che le varianti si concedono allora soltanto, quando abbiano per oggetto di migliorare le condizioni della costruzione o l'esercizio di una linea, e non altrimenti. Spero quindi che queste mie dichiarazioni, basteranno a soddisfare l'onorevole Buttini, che ringrazio cordialmente delle buone cose, che ha voluto dire in favore della legge.

Ed ora mi rimane a dire qualche cosa ancora all'onorevole Pantano.

Egli ha manifestato il dispiacere, che da lunghi anni non si siano pubblicate relazioni sullo andamento del servizio ferroviario; ed ha espresso desiderio che, in avvenire, si provveda a ciò. Se l'onorevole Pantano fosse stato presente nel giorno in cui ebbi l'opportunità di rispondere all'onorevole Gabelli su questo argomento, avrebbe inteso che, a mia volta, ho deplorato la mancanza di queste relazioni, ed affermai allora che una relazione sul lavoro compiuto in questi ultimi

anni sarà presentata in tempo non lontano, perchè già da tempo furono impartiti gli ordini necessari, per allestire questo documento.

L'onorevole Pantano poi si è rivolto a me, per farmi avvisato che le promesse date l'anno scorso non si erano mantenute, nella parte che riguarda i mutamenti da introdurre nella legge di contabilità, per agevolare alle Società cooperative il mezzo di adire agli incanti, ed ha speso la sua fervida e sempre eloquente parola a dimostrare, che sarebbe molto bene, che qualche cosa si facesse, anche in occasione di questa legge, per migliorare le condizioni di queste Società.

Sul primo punto mi affretto a dirgli che pende avanti questa Camera un disegno di legge che tratta appunto di questa materia. E se le proposte del Governo non bastano, io posso assicurarlo, anche a nome del mio collega il ministro delle finanze, che il Governo del Re non si ricuserà di introdurre nel disegno di legge quelle migliorie che crederà consentanee, o almeno non interamente difformi dalle buone regole della contabilità.

Sarà dunque in quel giorno che noi potremo trattare di ciò, e stia sicuro l'onorevole Pantano, che, per quanto sarà in me, non mancherò di mantenere fede alla data parola. Mi permetta solo di dirgli che un uomo così abile come egli è, non mi pare che abbia calcolato esattamente, quando si oppone con tanto calore a che le nostre ferrovie siano date in concessione alle Società, perchè vede allontanata la prospettiva che le Società cooperative possano adire le aste. Credo invece che il sistema delle concessioni fatte alle Società sia il sistema che meglio favorisce i cottimi e i cottimisti.

Le Società sono perfettamente libere di sè, e ricorrono spesso al sistema dei cottimi, perchè credono che questo torni generalmente a loro vantaggio. Esse possono ammettere alle aste tutte le Società cooperative che vogliono, e ricorrono bene spesso all'opera di semplici braccianti che si associano fra di loro, perchè non sono obbligate, come siamo obbligati noi dalle nostre leggi, a domandare cauzione, e non sono soggette alle formalità alle quali va sottoposto lo Stato. Esse usano di questo sistema perchè loro giova, ma al tempo stesso favoriscono la causa dei lavoratori.

Quindi, sotto questo rispetto, io credo che la censura rivolta dall'onorevole Pantano al sistema delle concessioni, se vogliamo rimanere nella stretta cerchia dei fatti, non risponda punto alla vera condizione delle cose.

Purnondimeno io comprendo perfettamente che

qualche cosa ancora più di quello che si è fatto fino ad ora, si debba fare in avvenire; e, dichiaro ancora una volta, che il Governo è pronto, nel limite del possibile, a fare tutte le concessioni, che possano essere utili a quella classe di persone, che si associano per lavorare.

Ed ora, o signori, permettete che io salga a cose un poco maggiori.

Primo a scendere in campo in questa discussione è stato l'onorevole deputato Ercole, il quale non ha veramente oppugnato il principio informatore della legge, ma si è tenuto contento di avvertire il grave peso, pressochè incomportabile, che ne deriverà alla finanza dello Stato, quando sia approvato il presente disegno di legge.

L'onorevole Ercole ha poi dichiarato, che non sapeva ancora quale sarebbe stato il suo voto finale, ma che aspettava una parola tranquillante del ministro per decidersi.

Onorevole Ercole, questa parola tranquillante io non glie la posso proprio dare, perchè non la sento nel cuore.

Tuttavia spero ancora, che egli, meglio edotto dello stato presente delle cose, quale oggi ho avuto l'onore di esporre, farà di necessità virtù, come, pur troppo, ha dovuto fare questo pover'uomo, che ha l'onore oggi di parlare dinanzi a voi. Neppure io mi sento in colpa della condizione presente della finanza. Con la stessa mano con la quale ho depresso nell'urna un voto bianco per la legge del 29 luglio 1879, ho negato il voto, e non mi pento di aver portato tutta la povera opera mia, per impedire che si abolisse la tassa del macinato. Ora, questo è un fatto compiuto, e bisogna pure che ne sopportiamo le conseguenze.

Più tardi si sono cominciati i lavori ferroviari su vasta scala, su troppo vasta scala per mio avviso, ed io lealmente ho detto e scritto, e molto chiaramente detto e scritto al ministro di quel tempo, che bisognava procedere con assai maggiore circospezione. E quando si è detto che si voleva mettere d'accordo il momento tecnico col momento finanziario, ho fatto plauso a queste parole, ed ho aspettato, ma aspettato indarno, che i fatti tenessero dietro alle parole...

Ma che per ciò? Io ve l'ho detto: noi siamo in presenza di una passività di circa 850 milioni, se vogliamo portare a termine le ferrovie che abbiamo incominciate, ed io domando all'onorevole Ercole che cosa dobbiamo far noi in somiglianti distrette. Possiamo forse rinviare a tempo indeterminato la costruzione delle linee nuove, che sono sedici in tutto, mentre i contribuenti di quelle regioni hanno concorso nelle spese di costruzione

delle linee ultimate, e pagheranno per ultimare le linee cominciate? Oh! mai no, signori; questo non può essere e non sarà.

I tardi pentimenti non giovano: i tardi pentimenti nella vita privata si chiamano atti di malafede e di vigliaccheria; quando si sale più in alto diventano colpe, diventano errori, che è peggio, i quali si scontano a caro prezzo perchè irritano i popoli ed offendono il prestigio delle istituzioni. (*Bravo! Benissimo!*)

Pur troppo le assemblee deliberanti non possiedono sempre al più alto grado il sentimento della scadenza, e qualche volta si dimentica, e si dimentica troppo tardi, che i Parlamenti devono essere come l'uomo privato, il quale deve andare a rilento, molto a rilento, prima di concedere e di promettere, ma poi deve esser saldo nel mantenere la data parola.

E che d'altronde? poteva forse tornare nuovo a chicchessia l'annuncio, che oggi il paese si trova in questa difficile condizione di cose? Già, nel gennaio dell'anno scorso, l'onorevole relatore della Commissione, che, in quel tempo sedeva su questo banco, non ha mancato nella sua lealtà di far conoscere al paese la somma degl'impegni che il Parlamento doveva portare a carico del bilancio. Ed io, tutte le volte che ho avuto l'opportunità di parlarne, non ho mai nascosto il vero. Mi han detto di aver esagerato qualche volta, ma io sentivo, ed intuivo la verità, che più tardi ho toccato con mano, e perciò nel giro di 15 mesi non ho dato in appalto che 42 chilometri di strade ferrate, perchè di questi tronchi erano andate deserte prima le aste.

Se adunque, tutto questo si sapeva, oggi non si tratta di altro, fuorchè di porre un rimedio a questo stato di cose. Perchè i nodi oggi soltanto sono venuti al pettine, dovremo noi rifiutarci a fare un atto di giustizia distributiva verso tutte le provincie? Io non lo credo. E perciò, siccome sono egualmente convinto che l'onorevole Ercole conviene in quegli stessi sentimenti che io professo su questo argomento, mi permetto di credere e di sperare che il mio vecchio collega del Consiglio provinciale di Alessandria vorrà concedere il voto favorevole al disegno di legge. (*Si ride*).

Qualche parola io debbo all'onorevole deputato Toscanelli, il quale non si dorrà se io ne ammiro il colto e vasto ingegno, che gli permette di parlare con singolare competenza di guerra, di finanze, di marina e di lavori pubblici (*Ilarità*), e di diritto ecclesiastico poi in particolar modo (*Viva ilarità*), e non si dorrà nemmeno se gli in-

vidio la condizione privilegiata, che egli s'è fatto in questa Camera, di poter parlare con libertà e con misura di parola, che rassomiglia e ritrae molto di quella *facultas quidlibet audendi*, che il poeta di Venosa riconosceva *pictoribus atque poetis*.

L'onorevole Toscanelli si duole che il concetto della difesa dello Stato sia stato assolutamente dimenticato in questo disegno di legge; si duole che sia stata pressochè dimenticata la linea militare Lucca-Aulla; si duole infine che gli assegni della tabella A, per le linee Faenza-Firenze, Parma-Spezia siano inadeguati ai bisogni, cosicchè convenga ancora aspettare lunghi anni, prima che queste due linee di primaria importanza militare possano essere condotte a compimento. Vediamo, adesso, come stiano le cose.

Non ho bisogno di dire all'onorevole Toscanelli che il primo rimprovero non ha alcuna ragione di essere, imperocchè questo disegno di legge mira soltanto a dare esecuzione alle leggi esistenti, e però ci siamo fatta una legge di rimanere strettamente in questi confini.

Verrà il giorno in cui dovremo parlare delle linee militari, ed allora io sarò lieto di trovarmi in questa parte d'accordo con l'onorevole De Risis, il quale, nella seduta d'ieri, si interessava in favore di una linea di grande interesse economico e militare. Ma, nel momento presente, non era e non sarebbe il caso di prendere alcun provvedimento per le linee che non siano contemplate da leggi di data anteriore.

Quanto alla Faenza-Firenze e alla Parma-Spezia, stia tranquillo l'onorevole Toscanelli che gli assegni della tabella sono in perfetta corrispondenza con le necessità delle costruzioni. Si tratta di linee di difficilissima esecuzione, le quali, per quanto danaro avessimo a disposizione, non potrebbero esser costruite, come egli supponeva, e mandate a compimento nel giro di un anno e mezzo o due. Pur troppo, ce ne vorranno molti più; e converrà, appena il Parlamento abbia approvato questa legge, che si dia mano agli appalti, perchè le opere possano essere ultimate in un tempo non troppo lontano.

Ma creda a me l'onorevole Toscanelli, che gli assegni, come si trovano riferiti nella tabella A, rispondono alle esigenze delle costruzioni. D'altronde, egli m'insegna che molti dei pagamenti si fanno sempre alcun tempo dopo che una linea è portata a compimento; cosicchè, se anche fosse vero che i pagamenti dovessero essere posticipati di un anno può essere egualmente sicuro che le linee potranno essere ultimate ed aperte all'eser-

cizio almeno un anno prima di quello stabilito per soddisfare il saldo dei lavori.

E la stessa cosa, onorevole deputato Toscanelli, la stessa cosa, mi creda, si può dire della linea Aulla-Lucca. Di questa linea gli studi non sono ancora ultimati. Solamente per una piccola parte, abbiamo pronti i progetti; e per alcuni tronchi potranno benissimo esser fatti gli appalti, in un termine breve, se la Camera darà i fondi necessari che le abbiamo chiesti con questa legge. Per condurre a compimento una linea di tanta importanza, per la quale prevediamo una spesa di 50 milioni divisa sopra 8 anni, noi sappiamo che occorre il tempo che fu preveduto; e creda l'onorevole Toscanelli, che il Governo non mancherà di fare il debito suo, ed appena approvati gli stanziamenti si affretterà a provvedere con la maggiore sollecitudine perchè siano intrapresi i lavori.

Ma l'onorevole deputato Toscanelli ha mostrato di non avere molta fiducia in questi stanziamenti di bilancio. Egli ha detto, se non erro, che questa linea, al pari di parecchie altre, si può considerare come campata in aria. Con la legge del 1882, egli diceva, si erano pur fatti degli stanziamenti, si erano pur distribuiti sopra un determinato numero d'anni, ma voi vedete che neanche oggi sono compiuti gli studi, anzichè incominciati i lavori.

Le convenienze parlamentari, egli diceva, sono sempre le stesse; sieda su quei banchi l'onorevole Saracco, l'onorevole Genala, o l'onorevole Baccarini, i ministri regoleranno sempre i loro atti secondo le convenienze parlamentari.

Francamente, onorevole Toscanelli, dal momento che per 15 mesi, dacchè seggo su questi banchi, ho mostrato di saper resistere a tutte le tentazioni che mi sono venute da tante parti perchè si mettesse mano a qualche linea, io non sento proprio il bisogno di rispondere a questa sua, un po' ardita, affermazione. Comprendo bensì, o credo di comprendere, il fine e la portata speciale di queste obiezioni, che mirano a dimostrare la diversità di trattamento usato a danno di qualche linea, per favorirne altre; ma è facile dimostrare che i timori espressi dall'onorevole Toscanelli non hanno fondamento di ragione.

Prima di tutto, io tengo per fermo, che, pur volendo, nessun ministro potrebbe più usare delle facoltà concesse dalla legge del 1882.

La legge del 1882 permetteva di pigliare i fondi destinati ad una linea e volgerli a beneficio d'un'altra; con la legge proposta, il Governo non ha più questa facoltà, e così non si può avere più timore alcuno, che le disposizioni della legge siano, in questa parte, violate.

Ma vi è di più: se la legge del 1882 non ha ricevuto la sua esecuzione, a chi la colpa principale? la colpa è tutta delle stime che vennero fatte a casaccio, senz'chè vi fossero progetti definitivi d'esecuzione.

Epperchè è avvenuto che per talune strade si è dovuto spendere, non due, ma tre, ma quattro volte più di quello che era stabilito nelle leggi del 1879 e del 1882.

Qual meraviglia adunque se, avendo iniziati i lavori su tante linee, è venuto a mancare il danaro e non è stato possibile mantenere gli impegni presi con la legge del 1882?

Ma questa cosa di qui innanzi non si dovrà più avverare: imperciocchè voi dovete sapere, o signori, che i calcoli istituiti dal Governo, i quali trovano riscontro nella tabella 4, accennano ad una spesa per tre sole linee di 140 milioni, mentre nella legge del 1882 il costo di queste stesse linee si era preveduto per soli 65 milioni.

Voi vedete dunque (o l'onorevole Toscanelli, che è così giusto per tutti, deve esserlo anche per me) che il Governo ha preso le sue misure perchè non si vada all'incontro di nuove sorprese, ed intendiamo che le promesse che diamo con questa legge possano essere seriamente mantenute.

Ma l'onorevole Toscanelli si rassegnerebbe molto probabilmente a rendere il voto favorevole alla legge, quando dalla Convenzione stipulata con la Mediterranea venisse esclusa la *delenda Carthago* della Genova-Ovada-Acqui (*Si ride*) Asti.

Anzi, ho detto male: dovevo chiamarla col nome che le diede l'onorevole Toscanelli alcuni giorni addietro, mentre io non ora presente, la Genova Ovada-Saracco-Asti. (*ilarità*).

Senta, onorevole Toscanelli (*Segni di attenzione*); se io avessi l'onore di sedere ancora sopra quei banchi (ed egli deve ricordare che ho avuto il piacere di essere suo collega per molti anni) io gli potrei facilmente rispondere molte cose per avvertirlo del suo errore: gli potrei dire ad esempio che egli si è ingannato ieri quando parlava di una linea che fruttava appena 140,000 lire al chilometro, mentre l'onorevole Buttini giustamente lo avvisava che questa linea produce già più di 156,000 lire; vale a dire che siamo già andati al di là delle 150,000 mila lire indicate nella legge, che in questo caso faceva obbligo al Governo di provvedere alla costruzione della strada.

Potrei dirgli ancora (e lascio il resto) che se v'è linea, nel parer mio, che presenti carattere vero e proprio d'urgenza è questa, perciocchè la rottura di un ponte, il guasto di una galleria fra Ronco e

Novi, fra Novi ed Alessandria, basterebbe a sospendere la vita commerciale fra il porto di Genova, e l'alto Piemonte ed una parte della Lombardia.

Ma io, come ministro, non posso dire queste, nè altre cose.

L'onorevole Toscanelli dice che a questa linea si è fatta una condizione privilegiata, e che si è posta in capo alle altre, mentre la legge del 1887 non le assegnava punto nè questo, nè altro carattere di precedenza.

Non è esatto, me lo consenta l'onorevole Toscanelli, non è esatto il dire che questa linea sia stata posta al disopra delle altre; poichè, a termini di contratto dovrà essere costruita ed ultimata nel termine di 9 anni.

Ed allora se Dio ci dia vita, possiamo sperare di veder compiute persino le linee di quarta categoria; e non mi pare quindi soverchia ed eccessiva la condizione che noi facciamo alla linea Ovada-Asti, sorta dall'iniziativa parlamentare nel 1882, e che il Governo d'allora riconosceva necessaria, ogni qualvolta il prodotto chilometrico della linea superasse la somma di lire 150 mila. Se poi in conseguenza della legge del 1887 che la Camera conosce per filo e per segno, il Governo aveva obbligo di provvedere i fondi necessari, per la costruzione di tutte le linee, compresa in modo speciale la Genova Ovada-Asti, a me non pare di aver commesso il più piccolo peccato, e meno ancora, di aver mancato alle convenienze politiche, proponendo che a questa linea si facesse lo stesso trattamento che è stato fatto a tutte le altre contemplate nelle Convenzioni. Io non mi sento alcun peccato sulla coscienza, e credo di aver fatto nè più, nè meno del mio dovere. Penso piuttosto, che avrei commesso, come diceva l'anno scorso l'onorevole De-Zerbi, un atto di vigliaccheria, se, per la ragione che da tanto tempo si parla di questa benedetta linea, quasi ch'è fosse opera mia, io avessi trascurato gli interessi di quattro grandi provincie le quali hanno spontaneamente offerto il loro concorso per sollecitarne la costruzione. Checchè ne sia, io non dispero ancora che l'onorevole Toscanelli voglia dare il suo voto alla legge, imperciocchè egli si è molto opportunamente occupato degli interessi militari che vogliono essere particolarmente tutelati e meritano tutta la sollecitudine del Parlamento. Difatti da un documento che fa parte degli atti della Commissione del 1882, apparisce manifesto come il Ministero della guerra assegnasse a questa linea il carattere più spiccato di una ferrovia d'interesse militare.

Già la Commissione potrà rendermi ragione di ciò che sto per dire. Anche, in questi giorni, interrogato il ministro della guerra quali fossero le linee di interesse militare contemplate nel disegno di legge che sta dinanzi alla Camera, le quali meritassero uno speciale trattamento, assegnava, fra tutte, un posto distintissimo alla linea Genova-Asti; ed egli lo poteva fare, perchè nel 1882 con lettera 26 maggio il ministro della guerra di quei tempi, l'onorevole Ferrero, così scriveva al presidente della Camera dei deputati: " Il Comitato di stato maggiore generale, allorchè fu riunito in Commissione sullo scorcio del 1881 per trattare di questioni relative alla difesa dello Stato, ebbe infatti ad occuparsi anche dell'argomento della progettata succursale dei Giovi, considerata nei due tracciati di massima fra i quali pendeva la scelta, quelli cioè da Voltri ad Alessandria per la valle dell'Orba, e da Genova a Busalla risalendo il Bisagno

Per soddisfare alla richiesta che forma oggetto della pregiata nota di V. E. segnata in margine debbo limitarmi a dare comunicazioni del parere che, sull'argomento di cui trattasi, il Comitato ebbe ad emettere il quale è il seguente:

" La Commissione crede che nell'interesse militare sia molto utile la ferrovia da Voltri ad Alessandria per la valle dell'Orba, e che questa ferrovia sia preferibile alla succursale Genova-Busalla per la valle del Bisagno. "

Io spero adunque che meglio edotto della importanza militare di questa linea l'onorevole Toscanelli non vorrà insistere nella sua opposizione e deporrà cavallerescamente le armi.

Ed io mi auguro che da qui a nove o dieci anni (perchè credo bene che l'onorevole Toscanelli vorrà essere in vita allora, come spero di esserlo anch'io (*Si vide*) sebbene siamo tutti e due un po' vecchierelli) quando sarà sciolto il voto delle provincie interessate, le quali contano una popolazione superiore di un terzo all'intera Toscana, noi ci troveremo insieme ad assistere all'inaugurazione di questa benedetta ferrovia se il Parlamento darà, come non dubito, i mezzi per portarla a compimento. (*ilarità*).

Restano due oratori ai quali dovrei rispondere, e molto lungamente, perchè i discorsi che essi hanno pronunciato hanno certamente una grande importanza. Intendo parlare dell'onorevole Arbib e dell'onorevole Pantano, i quali in questa occasione si trovano appaiati per combattere il sistema delle Convenzioni.

Io comprendo l'onorevole Pantano, non comprendo l'onorevole Arbib.

Questo punto della questione, se convenga concedere alla industria privata, o non piuttosto conservare allo Stato la costruzione delle sue ferrovie, è argomento gravissimo che, in questo momento, non credo di dover pigliare ad esame; si possono avere opinioni diverse ed opposte, ma credo che, in questa come in tutte le cose umane nulla vi sia di assoluto, e quando un paese si trova nelle condizioni di credito e di finanza, nelle quali ci troviamo presentemente, non è buon consiglio quello di seguire rigidamente un determinato sistema, ma prima di risolvere, bisogna prender norma dai fatti che si impongono alle deliberazioni del Governo e del Parlamento.

Io non tratterò la questione della finanza; se crederà conveniente di farlo, c'è persona più competente di me, sopra questo banco, che ne saprà discorrere con singolare competenza.

Ciò posto io mi terrò contento di ripetere ciò che ho avuto occasione di dire altre volte; e siccome la stessa verità, detta una volta si può utilmente ripetere nei medesimi termini senza aggiunta di fiori rettorici, domando licenza di ricordare semplicemente le cose dette in altro tempo a conforto delle proposte eclettiche, se vi piace, che vi furono presentate dal Governo.

Nella relazione che precede questo disegno di legge, noi scrivevamo:

“ O noi ci inganniamo a partito, o conviene mettere un freno ed un limite a questa continua emissione di titoli di Stato, e pur volendo che dentro un ragionevole periodo di tempo le promesse date al paese si convertano in realtà, si deve ricorrere ad altri mezzi, e fare appello ad altre forze, a tutte le forze che possono concorrere ad un medesimo fine, senza abusare soverchiamente delle risorse del credito.

“ Desiderosi pertanto di uscire dal campo delle vuote teorie per entrare sopra quello dei fatti, non abbiamo esitato ad aprire trattative con la Società delle ferrovie Meridionali, perchè assumesse la costruzione e l'esercizio di alcune linee ferroviarie.

“ La Camera giudicherà, se nelle circostanze presenti convenisse, e si potesse agevolmente ricorrere ad altre vie, con uguale sicurezza di pronto ed intero successo. Se da senno si dice di voler fare, bisogna ricorrere a tutte le forze vive del paese, perchè aiutino a risolvere il grande problema, ed oggi più che mai, innanzi alle urgenti necessità di nuove emissioni di titoli

di Stato per soddisfare le passività già conosciute, appare manifesta la convenienza di mettere a profitto il credito e le attitudini delle grandi Compagnie ferroviarie, col vantaggio incomparabile di poter misurare di un tratto, ora e poi, tutta l'estensione degli impegni che lo Stato si assume. „

Brevi parole sono queste, ma sono tali che rendono intieramente il mio pensiero e quello del Governo.

Nel momento presente noi non crediamo possibile ricorrere, in più larga scala, alle risorse del credito. In questi primi quattro anni noi dobbiamo provvedere, in gran parte, a quei 550 milioni dei quali vi ho detto che occorre il bisogno, per ultimare le linee che sono in costruzione. Ora io mi rivolgo alla coscienza degli onorevoli deputati, e domando loro, se sia cosa possibile, se sia conveniente, che durante questi quattro anni, nei quali i nostri bilanci sono già aggravati di una spesa che eccede i 500 milioni, inscrivere ancora in bilancio una somma di qualche riguardo, per provvedere alle nuove costruzioni. Questa è la considerazione capitale che ci ha mosso; dinnanzi ad una simile condizione di fatto, e davanti al desiderio di arrivare alla pacificazione degli animi, che è supremo desiderio nostro, io vi domando, o signori, se noi avessimo una vera e propria libertà di scelta, e se fosse praticamente possibile che alla costruzione di tutte le sedici ferrovie sopra delle quali non si sono incominciati i lavori, si provvedesse direttamente per opera dello Stato.

Gli onorevoli Arbib e Pantano hanno detto ed il secondo ha ripetuto ciò che ha detto molte altre volte, che è una fatalità che lo Stato debba sempre piegare davanti alle esigenze dell'alta corte bancaria; e che lo Stato non è, ma si dimostra qualche volta il mancipio dei grandi capitalisti che sfruttano il lavoro dei poveri operai.

In verità, signori, io non credo di aver bisogno di prosciogliere il Governo da questa accusa; credo tuttavia che sia dover mio il dimostrare, che i corrispettivi delle Convenzioni non sono affatto esagerati, come è stato detto, senza addurne le prove.

Bisogna che noi ci accingiamo a dimostrare, che il Governo è stato severo custode degli interessi dello Stato, e che non si è lasciato prendere la mano da veruna Società, e non ha permesso, come ha accennato l'onorevole Arbib, che le Società ci dettassero esse stesse gli articoli delle Convenzioni. „

Arbib. Non ho detto questo.

chilometrica di lire 374,000, non ho bisogno di mostrare da qual parte trabocchi la bilancia. Che d'altrove la cosa stia in questi termini non abbiamo bisogno di dimostrarlo con grandi ragionamenti, poichè basta una semplice operazione aritmetica a mettere in chiaro che le nostre linee ci hanno costato e ci costeranno in media assai più di 374,000 lire per chilometro. Difatti se voi moltiplicate 4484 chilometri di strada in costruzione diretta dello Stato o concessi per l'esercizio e per la costruzione alle Società esorcenti, vedrete, che ne uscirà fuori un totale di lire 1,670,000,000 che sarà pur troppo e sensibilmente oltrepassato alla prova.

Se guardiamo alle medie, rimane adunque dimostrato che il prezzo convenuto in lire 374,000 lire a chilometro per le ferrovie comprese nelle Convenzioni è di gran lunga inferiore a quello che rappresenta il costo delle ferrovie in costruzione diretta dello Stato.

Non credano gli onorevoli avversari che poco o nulla si sia ottenuto dalle Società nelle trattative che sono intervenute prima di stringere i contratti. Io tengo sott'occhio un quadro, che metto a disposizione della Camera, dal quale risulta che le riduzioni ottenute sui preventivi della Società Adriatica corrispondono ad una media dell'11,05 per cento; siccome sui preventivi della Società Mediterranea la riduzione consentita ascende al 9,80 per cento. Abbiamo dunque in media una diminuzione del 10 e mezzo per cento all'incirca, la quale acquista una importanza molto maggiore, se si tien conto di altri segnalati beneficii che le Convenzioni arrecheranno allo Stato. E valga il vero. Le Società assumono sopra di sé l'alea di trovare il capitale necessario per le costruzioni, e gli onorevoli miei avversari vorranno consentire con me che questo non è piccolo vantaggio. Ma v'ha di più. Le Società concessionarie hanno assunto sopra di sé tutte le conseguenze delle costruzioni, vale a dire, le spese di qualunque natura per la buona manutenzione e conservazione delle strade, e per tutte le opere, che altrimenti dovrebbero andare a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Questo, o signori deputati, è tale beneficio per lo Stato che non si può abbastanza apprezzare e dovrebbe disarmare i più ostinati avversari, poichè mette al coperto l'amministrazione da tutte le sorprese, compagno inevitabili degli appalti, che si fanno nelle condizioni ordinarie.

Noi abbiamo trattato liberamente, in tutta la pienezza delle nostre convinzioni, coll'intera consapevolezza della nostra responsabilità, e crediamo di avere ottenuto patti abbastanza equi,

poichè l'onorevole deputato Toscanelli, che io nomino con grande compiacenza, nella seduta di ieri dichiarava che Convenzioni migliori di queste non si erano mai stipulate in passato.

Ma questo, o signori, non basterebbe ancora. Io desidero addurre altri fatti che dovranno persuadere gli onorevoli miei avversari che questa volta i corresponsivi intesi colle Società riposano sopra dati di fatto, che furono minutamente vagliati e discussi.

Nessuno di voi potrebbe mettere in dubbio, che il numero e l'importanza delle gallerie e dei viadotti (vale a dire le opere d'arte più costose) che occorrono nella esecuzione delle linee ferroviarie, debbano essere prese principalmente in esame per giudicare della moderazione dei prezzi, sopra dei quali sono determinati i corrispettivi.

Questa è tale affermazione che non mi pare possa esser contraddetta da veruno in quest'Aula.

Orbene, voi sapete che i 437 chilometri di strada, che deve costruire la Società delle Meridionali, furono valutati, nelle trattative, per 155 milioni di lire, escluso l'importo del materiale metallico di armamento. Ma convien pure che sappiate, che su questi 437 chilometri di ferrovie si avranno viadotti di uno sviluppo complessivo di 9,686 metri, e gallerie lunghe, in complesso, metri 71,945.

Avremo, così, in totale, fra gallerie e viadotti, circa 81 chilometri e mezzo sopra 437, cioè 187 metri di galleria e di viadotto su mille metri di strada in costruzione.

Se voi assegnate ai viadotti un prezzo medio di 1250 lire, ed alle gallerie quello di 1300 lire al metro, che non apparirà punto esagerato, quando si sappia che la lunghezza delle gallerie raggiungerà e supererà forse i 6000 metri, noi sappiamo già, che questi 81 chilometri e mezzo costeranno allo Stato più di 105 milioni. Rimangono pertanto soli 50 milioni di lire, per arrivare al prezzo concordato; coi quali si dovrà provvedere alla costruzione dei rimanenti 355 chilometri e mezzo, considerati senza viadotti e senza gallerie. Ora, 50 milioni, divisi per 355 chilometri e mezzo, corrispondono ad una spesa media di lire 141,000 al chilometro.

Francamente, o signori, vi par egli che questo costo di 141,000 lire al chilometro sia così esagerato da meritarsi il rimprovero di aver tradito gli interessi del tesoro? Risponde per me questo fatto, che il costo chilometrico della linea Sulmona-Roma attualmente in costruzione, o, dirò meglio, che fra pochi giorni avremo il piacere di vedere aperta all'esercizio, ascenderà a 220,000

Saracco, ministro dei lavori pubblici... quindi affermo che noi non abbiamo ceduto, e non piegheremo mai. Se le Società fanno il loro interesse, e lo devono fare, il Governo doveva essere e fu altrettanto ed ugualmente sollecito, perchè gli interessi dello Stato fossero dicevolmente garantiti.

Vediamo pertanto che cosa ha fatto lo Stato, e sarà questa la miglior risposta che potremo dare alle censure che ci vennero mosse dagli onorevoli preopinanti.

Io, o signori, non mi attenderò di dire che le Convenzioni stipulate con le Società contengono patti infinitamente favorevoli allo Stato. Noi non abbiamo mai avuto questa pretesa, ed io darei prova d'ingenuità se volessi dimostrare alla Camera, che le Società si sono accostate al partito di accettare Convenzioni che potessero tornare a loro danno.

A me basta dimostrare che il Governo ha fatto il suo dovere. Prima di tutto affermo che ministro laico come sono, ho dovuto circondarmi dei lumi e dei consigli delle persone più competenti che siedono nei consigli del Governo, e per di più dei lumi e dei Consigli di persone autorevoli che stanno fuori dell'amministrazione. A me, ammaestrato da una dolorosa esperienza di 15 mesi di Governo, non parvero poi, e non paiono spregiati le concessioni che abbiamo ottenute nelle trattative lunghe e laboriose che si sono tenute con le Società, specialmente con la Società delle ferrovie Meridionali.

E posso anche affermare, che quando piacesse scendere a dimostrazioni ed a confronti fra i patti dell'oggi e le Convenzioni stipulate in altri tempi, i confronti e le dimostrazioni tornerebbero tutte a beneficio delle Convenzioni attuali.

E difatti l'onorevole Commissione mi renderà questa giustizia, che io non ho esitato un istante a comunicarle tutti i pareri del Consiglio superiore, non solo, ma tutti i pareri avuti dagli ispettori del Genio civile intorno al costo delle ferrovie che formarono il soggetto delle attuali Convenzioni.

Io so bene che vi è una scuola la quale insegna a dubitare, e dubitare sempre di ciò che si fa negli uffici del Governo; e non sarebbe questa la prima volta che, in quest'Aula, avessi udito mettere in dubbio, ed in sospetto, persino, la parola degli ingegneri del Governo, per sostituire la propria, che non è sempre la migliore.

Oggi, per esempio, l'onorevole Pantano ha fatto le sue meraviglie, che un ingegnere del Genio civile, in pochi giorni, abbia potuto portare giu-

dizio di 437 chilometri, cioè del costo approssimativo, anzi del costo vero di tante linee che misurano questa lunghezza. Ma l'onorevole Pantano è caduto in grande errore, se crede che il lavoro, che venne affidato ad un ispettore del Genio civile, fosse il risultato...

Pantano. Ho detto in breve tempo.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. ... di studi fatti in questi giorni dallo ispettore stesso o da altri.

No, onorevole Pantano, le cose corrono diversamente, molto diversamente.

I progetti presi ad esame erano già stati sottoposti, nella massima parte, al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questi progetti, alcuni dei quali sono definitivi, erano stati esaminati da diversi ingegneri e non solamente da uno; e non è nel giro di pochi giorni che questo ispettore, che sarebbe veramente la fenice degli ispettori, si è posto in grado di esprimere un avviso veramente serio intorno al costo delle linee delle quali si è discusso.

Dal canto mio, quando posso dire di aver ricorso ai lumi ed ai consigli dei migliori e più provetti ingegneri del Governo, credo di aver fatto il debito mio, e mi sento tranquillo in coscienza se pigliando per base questi pareri, mi sono ingegnato per ottenere le migliori condizioni dalle Società esercenti.

Ho sentito parlare di medie, che si sono fatte per dimostrare che i corrispettivi pattuiti sono a tutto beneficio delle Società, e perciò a danno dello Stato.

Io non ho veramente una gran fede in queste medie, sul costo delle ferrovie.

Altra cosa è una ferrovia di montagna, altra cosa è una ferrovia di pianura. Altro è un piccolo tronco di ferrovia, come quello della Valsavoia-Scordia, altro è tutta la ferrovia Valsavoia-Caltagirone.

Altro è un piccolo tronco della Siracusa-Noto, altro è l'intera linea, dove ci sono gallerie difficili e di una lunghezza superiore, se ben ricordo, a 2400 metri.

Ma poichè si è ricorso alle medie, io credo di poter affermare che le medie sono a tutto beneficio della mia tesi. E di vero, io mi sono fatto un dovere di sottoporre all'esame della Commissione parlamentare un quadro che esprime il costo totale chilometrico di 2815 chilometri di ferrovie, già costruite e parte in costruzione. La media che n'è uscita fuori è di 409,000 lire a chilometro. Or come il costo delle linee che si concedono in costruzione alle Società corrisponde ad una media

lire, considerata ben s'intende, nelle identiche condizioni. Qui, dunque, abbiamo un fatto preciso: abbiamo un determinato numero di viadotti e gallerie, ai quali assegniamo l'identico prezzo, che non è certamente esagerato; abbiamo la prova, che il costo di linee, in condizioni presso che identiche, supera di parecchio la misura del compenso convenuto con la Società e mi par bene di poter concludere, che gli interessi dello Stato, furono abbastanza tutelati e difesi.

Le stesse considerazioni si attagliano alle linee concesse alla Società del Mediterraneo. Su 390 chilometri di ferrovia valutati nelle trattative per 140 milioni, vi sono 11,765 metri di viadotti e 46,791 metri di gallerie.

Applicando ancora ai viadotti il prezzo, per metro lineare, di 1250 lire, e quello di 1500 per le gallerie, in vista della grande importanza della galleria più lunga che corre quasi parallela a quella dei Giovi, e supererà i 7 chilometri, si ha una prima spesa, in cifra tonda, per 58 chilometri di strada, di ottantacinque milioni di lire.

Rimangono così, per arrivare ai 140, altri 55 milioni, che rappresentano il costo dei restanti 332 chilometri di strada costrutti senza viadotti e senza gallerie, tali però che attraversano terreni in condizioni alquanto difficili. Questi 332 chilometri verrebbero pertanto a costare, al chilometro, la somma di 165,000 lire, cifra sempre inferiore d'assai a quella di 220,000, che corrisponde al costo dei lavori sopra la linea Roma-Sulmona.

Ma, la moderazione dei prezzi concordati apparirà anche maggiore quando il confronto si voglia stabilire colle Convenzioni, che furono stipulate nel 1862 e nel 1881.

Le linee concesse con la legge del 1862 avevano uno sviluppo di gallerie e di viadotti che saliva appena al 25 per mille, mentre nel caso nostro abbiamo 187 metri di gallerie e di viadotti, sopra mille metri di ferrovie in costruzione. Non è mestieri pertanto di aggiungere altri argomenti per dimostrare che abbiamo ottenuto patti migliori poichè la sovvenzione chilometrica è presso a poco, la stessa, se teniamo conto della diversa durata della costruzione. Però le linee più difficili concesse con la legge del 1881, vale a dire la Benevento-Campobasso, e l'Aquila-Rieti-Terni, avevano uno sviluppo di viadotti di 2,912 metri, ed un altro di gallerie di 13,714 metri.

Ora, se noi applichiamo gli stessi prezzi ai viadotti e quello di lire 1100 alle gallerie, tutte brevi e di facile esecuzione, troviamo un costo

complessivo, tra viadotti e gallerie, che arriva a 99,050 lire in media per ognuno dei 188 chilometri di lunghezza totale. E siccome il costo totale delle gallerie e dei viadotti sulle linee che ora si concedono alle Meridionali, ripartito sui 437 chilometri di lunghezza complessiva, darebbe in media per chilometri una spesa di 242,000 lire, ne consegue che per la sola maggiore spesa dovuta alle opere d'arte più costose, oltre alla sovvenzione delle 20,500 lire, le nuove linee dovrebbero ricevere per ciascun chilometro un capitale complementare di 142,450 lire, invece di quello ben altrimenti inferiore che diamo con le Convenzioni, per un numero d'anni sensibilmente minore. Mi par dunque dimostrato fino all'evidenza, che un razionale confronto fra le Convenzioni stipulate nel 1881, e le attuali, torna tutto in vantaggio delle nuove stipulazioni che sono ora sottoposte all'approvazione della Camera.

Io non parlo di quello che è avvenuto in Sicilia: l'onorevole Pantano ha parlato di opere a *forfait* che trassero ad una spesa ragguardevolissima per lo Stato.

Io gli posso anche dire, che, da uno spoglio fatto in epoca molto recente, risulta che le costruzioni dirette per conto dello Stato hanno forse costato più dei contratti a *forfait* dei quali si è tanto parlato.

E gli do la mia fede che le costruzioni a conto dello Stato in Sicilia costarono anche più di 540,000 lire al chilometro.

Voi trovate invece, che la sovvenzione chilometrica stipulata con la Società Sicula corrisponde ad un costo medio di lire 333 mila a chilometro, e però non crediamo di aver trasmodato assegnando alla Società delle ferrovie Sicule la sovvenzione ragguagliata ad un costo medio di lire 330,000 a un dipresso.

Vi è poi un'altra importante considerazione da fare, ed è che quando si parla di medie e di costruzioni dirette per parte dello Stato, non si tiene mai conto delle spese considerevolissime che lo Stato deve ancora sopportare, dopo che una linea è aperta all'esercizio, le quali nel caso nostro devono andare a carico delle Società. Questo è beneficio instimabile, amo dirlo un'altra volta, poichè libera il Governo da tutti i pericoli dell'avvenire.

Un'ultima considerazione e avrò finito.

Voi sapete che nei contratti colle Società esercenti si è convenuto che i benefici sociali eccedenti il 7.50 per cento al lordo dell'imposta devono essere ripartiti in parti eguali fra Governo e Società. A me piace dire, ciò che forse

già sapete, che in quest'anno si sono cominciati a sentire i vantaggi di queste stipulazioni, imperocchè la Società delle ferrovie Meridionali ha potuto assegnare allo Stato sui proventi del 1887 una somma di 43 mila lire, che non è gran cosa, a dir vero, ma promette molte più per il tempo avvenire. Se pertanto fosse vero, sebbene io non lo creda, che la Società stessa fosse per conseguire tanti guadagni da queste Convenzioni, anche lo Stato sarebbe chiamato a partecipare in equa misura ai vantaggi, senza i rischi che potrebbero essere non pochi, nè lievi.

Chechè ne sia, noi abbiamo fatto il dover nostro e ci sentiamo licenziati a domandare al Parlamento un'approvazione franca ed intiera dell'opera nostra.

Signori deputati. (*Segni d'attenzione*) Io sono giunto faticosamente al termine del mio povero discorso. Nella discussione degli articoli mi avverrà certamente di riprendere a parlare e mi farò un dovere di rispondere a quelle osservazioni, alle quali oggi, stanco come sono, sento di non aver risposto degnamente. E siccome nel momento presente a me non pare che sieno necessarie altre spiegazioni; siccome vi ho fatto grazia di qualsiasi esordio, così io sento di poter chiudere le mie poche parole, con un caldo ringraziamento che vi mando dal fondo del cuore per la benevola attenzione con la quale vi è piaciuto ascoltar mi.

Consentite soltanto, se non è soverchia temerità la mia, prima di concludere, che io vi preghi, a meditare e meditare seriamente sulla importanza del voto che dovete rendere, e che il paese attende ansiosamente da voi.

Carità di patria vi domanda di risolvere una buona volta questa eterna ed irritante questione, che divide gli animi e nuoce a quella razionale composizione dei partiti politici, che è tanta parte della vita politica di un paese, che si regge a libero Governo. Quelli soltanto ai quali per volontà di spadroneggiare, o per altri fini che non rivelano la nobiltà e l'altezza dell'animo può piacere o giovare che duri la presente condizione di cose, che consente al Governo una sterminata libertà d'azione che incatena la libertà e la indipendenza del Parlamento, quelli soltanto possono desiderare e volere, che si mantenga vivo questo fomite di discordia cittadina, quando maggiore si sente il bisogno che il paese si raccolga in se stesso, e quanto fu audace in passato, sappia essere in avvenire altrettanto cauto, assegnato e prudente.

Questo deve volere e vorrà il Parlamento na-

zionale; questo devono volere i Rappresentanti della nazione, ed io nel nome dei grandi e permanenti interessi della patria vi esorto, nel nome del Governo e nel mio, caldamente vi prego che vogliate rompere gl'indugi e dare il voto favorevole al disegno di legge che si raccomanda al vostro patriottico suffragio. (*Bene! Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pozzolini.

Voci. Chiusura! chiusura!

Presidente. Ora ho dato facoltà di parlare all'onorevole Pozzolini, ed egli ha diritto di parlare, dovevano chiedere prima la chiusura.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pozzolini.

Pozzolini. Sebbene l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia in massima già risposto al nostro collega onorevole Toscanelli, però a me s'impone l'obbligo di aggiungere qualche parola intorno a ciò che è stato detto relativamente al problema ferroviario militare, facendo rilevare la maniera come il detto problema è risoluto nel disegno di legge, che ora è sottoposto alle vostre deliberazioni.

Io comincio col ringraziare il nostro collega onorevole Toscanelli non della confidenza che ha avuto in noi, ma della sua diffidenza, perchè verso coloro, fra i membri della Commissione, che erano portati dai loro studi, dalle loro occupazioni a preoccuparsi di questo problema ferroviario militare, egli non fu largo di encomio.

Io lo ringrazio che abbia portato la questione su quest'argomento, e di averlo a collega nell'assumere la responsabilità di questa parte del problema ferroviario.

Io comincerò col dirgli che a mio modo di vedere il disegno di legge, che ora si discute, ha una seria e grave importanza militare; è massima mia che tutte le ferrovie, purchè non litoranee, hanno un'importanza militare, e tutte sono utili, soltanto è da mettersi in bilancia il coefficiente relativo di utilità, che ogni ferrovia può avere.

Fatta questa dichiarazione di un ordine generico, io desidero di assicurare l'onorevole Toscanelli, la Camera ed il paese che la Commissione parlamentare si occupò di proposito e lungamente, della parte militare di questo disegno di legge.

Il ministro della guerra intervenne in seno della Commissione, ed io sono lieto di constatare che l'opera della Commissione non fu inutile nel completare e migliorare il disegno di legge, che

era stato presentato dallo stesso ministro dei lavori pubblici.

Noi qualche cosa abbiamo ottenuto; qualche cosa speriamo di ottenere.

Se l'onorevole Toscanelli si occupa di questo genere di questioni, non potrà disconoscere la grandissima importanza, che hanno per noi i miglioramenti introdotti nel tracciato della Roma-Napoli oggi esistente. Con la costruzione della Roma-Segni e col raddoppiamento del binario da Segni a Caserta, noi veniamo ad aumentare notevolmente la potenzialità di questa linea, che è una di quelle delle quali l'autorità militare ha più bisogno nel caso di un concentramento. Se al gruppo delle linee Ofantine io ho portato l'aiuto il più continuato per insistere sui tracciati e per renderne più rapida la costruzione, ciò è stato fatto da parte mia non tanto per legittimare i lunghi e giusti desiderii di quelle provincie, quanto perchè quel gruppo di ferrovie è per noi militari di una notevole importanza. Faccio notare alla Camera che nel primo disegno presentato dal Ministero non si parlava dell'Aulla-Lucca. Ora non dispiaccia alla Camera di ascoltare la mia opinione, la quale è che l'Aulla-Lucca è talmente collegata con la difesa di Spezia, che io avrei creduto di mancare al mio dovere, se non avessi insistito anzitutto affinchè questa linea passi fra quelle per le quali furono stanziati i fondi.

Io non starò qui a ripetere gli allarmi non molto remoti, suscitati in Italia da anonime pubblicazioni; ma è certo che il paese dà molta importanza, a che, tutto quanto può farsi per assicurare quel principalissimo nostro stabilimento, si faccia.

Per me, ripeto, nelle condizioni attuali, il compimento più utile alla difesa della Spezia è l'Aulla-Lucca.

Oltre a ciò, mi confortano le recenti dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, sul raddoppiamento del binario da Roma a Orte, raddoppiamento, che mi auguro che il ministro farà al più presto possibile; giacchè ciò dipende, più che altro, dalle condizioni dei fondi patrimoniali dell'Adriatica, la quale, questi fondi patrimoniali, li ha. È questa una cosa alla quale do molta importanza, e sono lieto che ciò sia stato già segnalato dall'onorevole Toscanelli.

Questo è ciò che in realtà si è ottenuto; certo che per i miei antichi convincimenti, avrei desiderato di potere ottenere qualche cosa di più.

V'è un problema ferroviario militare in Italia, del quale da lungo tempo mi sono specialmente occupato, ed esso riguarda il gruppo delle ferrovie calabresi.

Per dire intero l'animo mio, io ho la convinzione che il tracciato delle ferrovie calabresi, quale risulta dalla legge del 1879, non fu bene studiato. Io non credo possibile oggi ritoccarlo, ma spero che il ministro dei lavori pubblici, colle facoltà che a lui spettano, disponga le cose in modo da non pregiudicare almeno l'avvenire. E se, non tenendo conto del passato, dovessi oggi tracciare le linee in Calabria, quali sarebbero necessarie dal punto di vista militare, e quali forse si potevano tracciare, se nel 1879 si fossero conosciute le difficoltà che oggi si conoscono, io patrocinerei la costruzione della Lagonegro-Castrovillari, e della Cosenza-Catanzaro, anche quando le due trasversali dell'Appennino, da Lagonegro a Castrocuoco, e da Cosenza a Nocera Tirrena dovessero essere sostituite da una sola, dalla Tarsi-Belvedere.

Tuttociò non so se sia possibile oggi: non so se gl'interessati di quelle provincie potrebbero mettersi d'accordo per dare al problema questa nuova soluzione. Quello che so, e quello che si suppone, è che l'onorevole ministro dei lavori pubblici aderirà ad un lungo desiderio, già dimostratosi da lungo tempo, e per non pregiudicare l'avvenire, disporrà affinchè sia interno il tracciato della linea Eboli-Reggio, cominciando da Gioja. Ciò è interamente in sua facoltà.

Io non desidero di risollevarmi qui alla Camera, quasi direi dei pettegolezzi, sulle cause per le quali quel tracciato interno non fu dapprima accettato. Quello che so oggi, è che nè l'onorevole Baccarini, nè l'onorevole Genala vollero mai prendersi la responsabilità di accettare e di ordinare la costruzione del tracciato litoraneo, perchè la questione è molto grave specialmente per noi militari ai quali, ordinariamente, non si crede.

Io credo di avere dimostrato, e concedetemi che lo ricordi, che l'interruzione delle due linee ferroviarie nel Jonio e nel Mediterraneo implica, prego di credermi, e chi non mi crede legga le pubblicazioni, da me fatte in proposito, la diminuzione di un settimo della forza del nostro esercito nella valle del Po.

Ora facciamo i conti solo a danari.

Siccome spendiamo per l'esercito 304,000,000 all'anno, ciò significa che 43,000,000 annui sarebbero inutilizzati, ove quelle ferrovie fossero interrotte.

Io so che per impegni, già presi con quelle popolazioni, il problema non è facile a risolvere, ma io raccomando al ministro di tener conto,

accanto a questi desiderii, a questi interessi creati, dei grandi interessi nazionali.

Io mi sarei creduto colpevole, e non mi sarei sentito tanto forte da addossarmi qualunque responsabilità, se non avessi parlato di questa questione al ministro ed alla Camera.

Cefaly. La responsabilità è di chi ha fatto perdere molto tempo.

Pozzolini. Meglio è perder tempo, ma far le cose bene; e far la litoranea sarebbe farle molto male.

Che degli interessi locali esistano, ne convengo con l'onorevole Cefaly, ed io non li ho trascurati; ma io qui mi sento non solo rappresentante di interessi locali, ma anche di interessi generali, che a me, come all'onorevole Cefaly, debbono essere più cari degli interessi particolari.

Cefaly. Chiedo di parlare per fatto personale.

Pozzolini. Comunque sia, io confido nella saggezza del ministro e nella sua prudenza perchè tenga conto delle osservazioni da me fatte.

Voci. La chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata).

Riservando facoltà di parlare all'onorevole relatore, che dovrà riferire anche sulle petizioni, pongo a partito la chiusura.

Chi l'approva, si alzi.

Rubini. Chiedo di parlare contro la chiusura.

Voci. È tardi.

Presidente. Doveva chiederlo prima.

(Dopo prova e controprova la discussione generale è chiusa).

Cefaly. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Presidente. Permetta: Ella ha fatto un'interruzione, e l'interruzione non dà diritto a parlare per fatto personale.

Cefaly. Interruzione o no, il fatto personale c'è.

Presidente. Ma no, perchè Ella potrebbe così crearsi dei fatti personali a suo beneficio. Ad ogni modo accenni il suo fatto personale.

Cefaly. Io ho fatto un'interruzione, e questo è vero; ma l'onorevole Pozzolini parlando rivolto a me d'interessi locali che s'impongono agli interessi generali, mi ha addebitato dei sentimenti che non ho mai avuto. E per questo che io desidero spendere due parole per rispondere a tale addebito.

Presidente. Basta che protesti contro l'imputazione...

Pozzolini. Dichiaro di non avergli attribuito questo sentimento.

Cefaly. A me possono essere testimoni l'onorevole Saracco, come gli onorevoli Genala e Baccarini che non ho mai sollecitato l'esecuzione dell'uno o dell'altro tracciato ferroviario per simpatie locali. Sempre che mi sono presentato al Governo l'ho fatto solo per dire di far presto e di fare secondo il giudizio degli uomini tecnici e specialmente secondo i pareri emessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Io ho guardato sempre non interessi locali, ma benintesi interessi d'indole generale. Guardi l'onorevole Pozzolini se le preferenze invece che si sono avute da altri per quel tracciato che s'avvicinava a Monteleone non ci abbiano fatto perdere 5 anni di tempo nella costruzione delle ferrovie calabresi. E se dopo 5 anni d'ispezioni e di studi s'è venuto a dimostrare che quel tracciato non ha costituito mai una vera questione, ma ch'è stato semplicemente un pretesto per ritardare le costruzioni ferroviarie in quelle contrade; se finalmente queste sospirate ferrovie oggi arrivano in porto, abbia la compiacenza l'onorevole Pozzolini di non venirci anche ora innanzi col domandare al ministro nuove sospensioni d'appalti e nuovi studi per un altro tracciato...

Pozzolini. Quale vuole, purchè sia interno.

Cefaly. ... ch'è stato pure studiato e se non quanto avrebbe forse desiderato l'onorevole Pozzolini, riconosca che il torto è in gran parte suo per non averlo raccomandato a tempo; e riconosca che oramai tempo per nuovi studi non ve n'è più.

Presidente. L'incidente è esaurito.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Genala, relatore. È certamente un inusitato spettacolo e gratissimo per me, questo che una legge di tanta importanza, con la quale si approvano tre grossi contratti di concessioni e si provvede a un miliardo e 610 milioni per la costruzione di altre strade ferrate, sia stata dalla Camera italiana discussa con tanta rapidità, con tanta calma e direi quasi senza un vero discorso di opposizione. Giacchè anche i due oratori, gli onorevoli Arbib e Pantano, che hanno fatto molte censure a questa legge, non hanno però usato nè quel vigore di parola, nè quella copia di argomentazioni, che si adoperano, quando si vuole davvero impedire l'approvazione di una legge.

Com'è avvenuto questo fenomeno? Consentitemi, giacchè mi pare che siamo quasi in famiglia, che io vi dica come questo, a parere mio, dimostra che

talvolta nelle nostre lotte parlamentari c'è un po' di artificio e non sempre alla vigoria e alla sicurezza della parola corrisponde una persuasione ugualmente vigorosa e sicura delle sue affermazioni. Ciò che oggi si biasima acerbamente, domani si accetta e magari si loda e s'invoca. Ma questo non basterebbe a rendere, da solo, ragione del fenomeno. La sua vera spiegazione è questa che, adagio adagio, la verità si fa strada e che la Camera italiana non ha pregiudizi, o per lo meno non vi si ostina, ma sa elevarsi all'altezza delle questioni che tratta, ed imparare dall'esperienza, quello che l'esperienza insegna. Ed è perciò che noi vediamo qui gli antichi fautori delle costruzioni di Stato, i nemici teorici delle concessioni, rimanere muti e gli avversari altra volta più ardenti delle Società, parlare con voce fioca.

La esperienza che stiamo facendo dal 1879 in poi comincia a mettere anche nell'animo loro la persuasione che, in fondo, questo sistema delle costruzioni di Stato, se ristretto a poche linee può andare, quando si applica in grande, ad una grande rete, con l'organismo che noi abbiamo di Stato e di finanza, non è possibile che funzioni bene. Anzi comincia a far sentire gli effetti suoi, in quanto sono dannosi, prima ancora che incominci a funzionare praticamente. Infatti la legge del 1879 sarebbe stata impossibile se le linee da essa decretate si fossero dovute dare in concessione. In tal caso non si sarebbe potuto fare, come si è fatto, un programma di linee con delle previsioni di spesa inadeguate affatto, e con andamenti così indeterminati: la necessità del contratto avrebbe obbligato prima il Governo e i concessionari, e poi la Camera, a rendersi precisa ragione di ciascuna linea e di ciascun prezzo, ed anche della possibilità di costruire tutte le linee decretate nel termine ad esse assegnato. Il sistema delle costruzioni di Stato ha reso possibile una legge-programma dove nessuna di queste cose è bene determinata.

E le concessioni ci avrebbero risparmiato anche le leggi del 1881 e 1882 venute ad accorciare i termini, senza aumentare gli stanziamenti; e, invece di prevedere una maggiore spesa l'hanno preveduta minore, e hanno supposto che, moltiplicando ed affrettando i lavori si sarebbe fatto un risparmio di 113 milioni.

Quando poi si è cominciato ad eseguire, cominciarono da ogni parte le pressioni. Nessuno voleva restare addietro: le popolazioni facevano ressa intorno ai loro rappresentanti e questi intorno al Governo; onde il costruire diveniva un atto dirò, politico, e il deputato che, fino allora, guardava la ferrovia come una grande opera, fu costretto a ri-

guardarla come il principale elemento e strumento della sua forza nel collegio e nella Camera.

Costretto dagli elettori, il deputato spronava l'Amministrazione ad affrettare gli appalti, e questa, senza studiare un programma razionale delle costruzioni e preparare progetti bene determinati e definiti, sollecitava i lavori, incominciando costruzioni su più punti, prima di aver potuto pensare e provvedere ai modi di mandarle innanzi e condurle regolarmente a termine. Quindi un lavoro disordinato e incomposto, secondo i luoghi e i tempi ora lentissimo, ora precipitato; qui arrestato da ogni più lieve difficoltà, altrove spinto innanzi non ostante ogni ostacolo; dappertutto, a quando a quando, sospeso dalla necessità di varianti o di opere non prevedute o di fondi mancanti o di anticipazioni ruscate. La rete d'influenze e d'insistenze che circondava il Governo si venne via via distendendo ai suoi organi, ai suoi Consigli tecnici e a tutta la gerarchia de' suoi agenti dal centro alla periferia, i quali sentivano tutti più o meno nella loro sfera d'azione e dovevano più o meno subire gli effetti non solo delle correnti politiche, ma delle lotte provinciali e municipali e delle gare locali, a cui la costruzione delle ferrovie, cominciata dallo Stato senza un programma previamente determinato e condotta innanzi con criteri incerti e malfermi, porgeva tutti i giorni nuovo alimento e diventava ragione, pretesto a nuovi contrasti che ne turbavano sempre più l'andamento.

Le conseguenze di questa reciproca azione, a senso mio cattiva, fra amministrati e amministratori, elettori e deputati, deputati e Governo, e che dal Governo rifluiva sul deputato e sull'elettore, ha fatto nascere dopo un po' di tempo e un po' di esperienza, e forse senza che ce lo siamo mai detto molto chiaramente, nell'animo di ciascuno la profonda convinzione essere ormai necessario di arrestarsi e di tagliare dalle radici questo stato di cose. Ecco perchè, senza che i teorici abbandonassero le loro dottrine, senza che gli altri mutassero i loro giudizi poco favorevoli alle Società, pure, allo stato di fatto e date le cose così come sono, siamo venuti, quasi tutti, d'accordo nel riconoscere, che i provvedimenti che il Governo ci propone, sono accettabili.

Ma, accanto a queste ragioni che chiamerò politiche, e forse più morali che politiche, vi sono le ragioni tecniche, i congegni della amministrazione dello Stato non adeguati per numero, non preparati per ordinamenti alla quantità e alla natura dei lavori da compiersi; vi sono i Consigli consultivi invasi in parte anche essi e per più

modi dalla politica; vi è la finanza, che più non regge al peso.

Tutte queste ragioni insieme dimostrano la necessità di trovare all'Amministrazione un aiuto che l'alleggerisca di una parte del carico che male può sopportare tutto intero, e la convenienza di cercarlo, come ha fatto il Governo, nelle Società esercenti, a cui si dà in concessione la costruzione di parecchie linee.

Le Società concessionarie diventano, per tal modo, un elemento di forza nelle mani del Governo e sostituiranno nelle costruzioni, con molto vantaggio, l'azione loro all'azione dello Stato; non perchè siano intrinsecamente migliori dello Stato; nemmeno per sogno! ma perchè sono una cosa *diversa* dallo Stato; perchè hanno un organismo esclusivamente appropriato alle costruzioni e all'esercizio delle strade ferrate perchè non fanno altro che questo; perchè non sono turbate dalle molteplici e mutevoli influenze che lo Stato subisce, e che vengono così spesso ad intralciare, o a precipitare, o a rallentare l'azione sua.

Così facendo l'Italia obbedisce alla gran legge della divisione del lavoro sociale. Lo Stato deve valersi delle forze che ha nella società, non sostituirsi ad esse, nè distruggerle.

L'Italia dovrebbe imparare più dall'Inghilterra che da ogni altro paese; ma poichè siamo imitatori, soventi infelici, della Francia, imitiamola in questo argomento sino in fondo, e come abbiamo seguito l'esempio francese con la nostra legge del 1879, seguiamolo anche nel riparare agli errori di quella legge.

Ma se queste e altre ragioni consigliano di ricorrere al sistema delle concessioni alle Società, vogliamo però che queste concessioni siano chiare, che le Società abbiano forze adeguate, che le linee siano ben determinate, che i prezzi siano adeguati, che l'Italia non vada incontro un'altra volta a quegli inconvenienti, a cui si trovò esposta in passato. Se l'esperienza ci vale per rispetto alle costruzioni dirette, ci deve non meno valere per le costruzioni che vogliamo affidare alle Società.

Questo fu lo studio della Commissione: la quale si propose di esaminare i patti stipulati punto per punto; e, come ho sentito dire da qualche collega, più che un esame, fece la vivisezione delle Convenzioni presenti.

Ebbene; egli è con questo esame che la Commissione si è potuta convincere, e si è convinta, della bontà, nel loro complesso, delle tre Convenzioni che vi sono presentate; gli è così che essa è venuta nell'avviso unanime di proporvene l'approvazione.

La Commissione fu dapprima come sospettata, perchè sembrava che troppi membri fossero animati da eccessivo zelo, o da eccessivo interesse di vedere prontamente votata la legge. A quel sospetto essa ha risposto con un esame scrupoloso e minuto di tutte le disposizioni della legge e delle Convenzioni ad essa allegate; ha risposto non già abbreviando i termini proposti dal Governo, ma allungandoli; ha risposto non già sorvolando sopra le difficoltà e accettando ogni cosa alla cieca, ma modificando le Convenzioni e la legge e dichiarando che solo con quelle modificazioni le poteva accettare, e altrimenti no.

E mossa da questo sentimento unico di fare il bene generale, ha chiesto che fosse provveduto non alle sole strade comprese nella prima Convenzione, ma anche a tutte le altre, e di ciascuna si sapesse chiaramente il destino, e fosse chiarito e stabilito tutto il programma delle costruzioni e dei pagamenti, che la Commissione vi ha presentato nella lunga sua relazione dalla quale appare il programma generale delle costruzioni e quello dei pagamenti.

E se voi avete, come io spero, dato un'occhiata a quel programma, riconoscerete che lo Stato da sè non potrebbe assolutamente bastare a così grave mole di lavori.

Voi troverete che nei 10 anni la media del lavoro sarà di 160 milioni all'anno: ma questo lavoro non è equamente ripartito anno per anno.

Ci sono, per necessità di cose, degli anni in cui il lavoro sarà di gran lunga maggiore. Se voi consultate gli specchi inseriti nella relazione, vedrete come vi sono tre anni nei quali il lavoro ferroviario dovrebbe sorpassare perfino i 200 milioni. Sarebbe impossibile all'organismo dello Stato e della sua finanza sopportare una soma così grave.

È anzi da dubitare, se tutto le forze che lo Stato si è associato saranno sufficienti al compito loro; forse qualcuna di queste piegherà sotto il peso e si sentirà la necessità di distribuire in un tempo più lungo quella somma di lavori e di pagamenti che sarebbe eccessiva, concentrata in quel solo triennio.

Ma è certo che entro il decennio tutta la rete potrà essere compiuta, e questo ci pare un risultato notevolissimo. Così non oltrepassiamo i limiti della legge del 1879 che stabiliva in 21 anni il compimento della rete: rimaniamo anzi un poco al di qua di questo limite, forse di un anno.

Le popolazioni non possono chiedere nè sperare di più; ma possono invece fare assegnamento che in questo termine le strade saranno costruite.

Ed io credo che non ha fondamento il dubbio dell'onorevole Arbib, che le Società non costruiranno le strade nei termini stabiliti. Le Società sono costrette a farlo per contratto; e per il loro organismo e per il modo come conducono i lavori, esse hanno interesse di sollecitare le costruzioni ed aprire presto all'esercizio le strade per ottenere la sovvenzione chilometrica, senza di che non avranno quel maggior compenso o premio, sopra cui contano.

Quindi, per questa parte, credo che non avremo delusioni; come credo che non ci sia da dubitare sulla forza delle Società, con le quali il Governo ha trattato, nè che ad esse abbia a mancare quella potenza finanziaria e quell'organismo tecnico che sono necessari per compiere le loro imprese.

Altra cosa era nel 1862, quando le Società ferroviarie non erano nate ancora o nascevano appena in una Italia non peranco costituita, con un mercato ignoto, per fare linee che nessuno aveva studiato, in terreni dove nessuno aveva mai costruito strade ferrate o fatto una galleria. Allora l'ignoto era tanto e tale, che, riuscire a buon fine, era realmente un'impresa quasi prodigiosa.

Ora invece tutto è molto più chiaro, molto più determinato e molto più semplice, e questo ha permesso al Governo di poter fare contratti dei quali ha potuto dar ragione in tutto e per tutto.

Così la Commissione si è resa conto del prezzo delle strade, che non è una mera previsione, ma è un prezzo contrattuale, che bisogna pagare. E non l'ha fatto con delle medie, ma con dati reali e concreti.

Le medie possono servire a illustrazione di cosa già dimostrata, ma non possono servire a dimostrare direttamente il costo di una ferrovia. E poi, anche le medie illustrative vanno adoperate con intelligenza e discernimento. Bisogna cominciare dal tenere un giusto conto delle difficoltà, più o meno grandi, che le diverse strade presentano, e confrontare costruzioni fra loro comparabili, cioè eseguite in condizioni uguali di terreno, di tempi, di patti. Così soltanto la media ci può dare un lume sicuro, ma altrimenti è una cosa cieca affatto e ci fa venire in mente gli strani abusi che si sogliono fare della statistica, ridotta, in mano di taluni, ad arme di sofismi.

Ora dunque l'onorevole ministro interrogato dalla Commissione ha esposto per iscritto, e la Commissione così ha potuto inserire nel suo rapporto, le ragioni dei prezzi stipulati con le Società, linea per linea, e le ha illustrate con copia d'argomenti e di fatti, che permettono alla Com-

missione di rimettersi interamente sopra questo argomento alla dimostrazione e alla responsabilità del Governo.

Ma la Commissione si è preoccupata anche della questione finanziaria e si è chiesta se, il risolvere il problema così, nelle condizioni di crisi, in cui noi ci troviamo, non sia un addossare un onere eccessivo allo Stato, benchè sotto forme diverse. E per verità il carico è tale da impensierire per le sue conseguenze.

Innanzitutto però permettetemi di osservare, che qui non si tratta di strade nuove, che vengano decretate da questa legge, bensì della pura esecuzione di strade già state per lo innanzi autorizzate, talchè lo eseguirle è un dovere, il non eseguirle sarebbe colpa.

Premesso questo, noi abbiamo considerato che i pesi, così come vengono distribuiti dal disegno di legge, solamente in quanto procedono dalla costruzione diretta graveranno il bilancio dello Stato direttamente coll'onere del capitale, che esso si procura coll'emissione di obbligazioni ferroviarie o con rendita pubblica.

Per le linee che si sono date o si daranno a licitazione privata, durante i primi anni nessun onere avremo a sopportare per il pagamento del capitale, ma soltanto per quello dell'interesse. Solo dopo che l'opera sarà fatta e collaudata cominceremo a pagare un'annualità, che comprenda l'interesse e l'ammortamento del capitale, e continueremo a pagarla per trent'anni in capo ai quali le obbligazioni relative, che ammonteranno a circa 300, o 350 milioni saranno tutte estinte. In fine, per le linee date alle Società, finchè dura la loro costruzione, queste non percepiscono nulla, tranne una quota del capitale iniziale complementare. Il pagamento delle annualità comincia soltanto dopo l'apertura della linea all'esercizio.

Con questo congegno l'onere dello Stato per la parte della rete complementare ancora da costruire, comincia per essere relativamente lieve, e benchè salga poi gradatamente di anno in anno non raggiungerà il suo massimo di 91 milioni che nel 1898.

Se poi si aggiunge a quest'onere anche quello derivante dalla rete costruita, vediamo che il bilancio del Tesoro sarà gravato di una somma, nell'anno 1898, di circa 130 milioni, per discendere poi gradatamente.

Ma per voler conoscere l'aggravio vero del bilancio, è necessario dedurre da questa somma il contributo degli enti interessati e le tasse di ricchezza e di circolazione derivanti direttamente dall'emissione dei titoli, e, fatta questa deduzione

esso si riduce a non più di 113 milioni. Quest'onere va poi continuamente diminuendo mano mano che si ammortizzano: in 30 anni il debito per le licitazioni private, in 76 anni il debito verso le Società concessionarie, e finalmente in 90 anni le obbligazioni ferroviarie. Dopo di ciò non graverà sul bilancio altro peso che quello della rendita emessa per le costruzioni.

Mediante questa distribuzione dei pagamenti sopra un lungo ordine d'anni, è sembrato alla Commissione che il bilancio dello Stato possa sopportare l'onere derivante dalle costruzioni e che non ne rimanga punto scosso il credito pubblico.

Certamente, anche così ripartito, l'onere rimane gravissimo, ma se si tien conto di tutti i vantaggi politici, militari e anche finanziari che derivano dalle ferrovie, esso non è tale da dovercene sgomentare. L'antica rete ci è costata circa 2,700,000,000; la nuova complementare costerà, una volta compiuta, 2,400,000,000: in tutto, poco più di cinque miliardi.

Se noi facciamo il confronto con le somme spese dagli altri Stati troveremo che siamo molto al di sotto.

E di fronte alla spesa di 2,700,000,000 fatta per la rete antica stanno le entrate delle tasse di ricchezza mobile e circolazione in 22 milioni almeno, più le tasse sui trasporti che l'anno passato, se ben ricordo, resero 19 milioni, e infine il reddito che le strade ferrate in esercizio danno al Tesoro, reddito superiore a 60 milioni di lire nel corrente esercizio; senza contare — ed è cosa importante — i trasporti gratuiti e semi-gratuiti a favore dello Stato e altri proventi indiretti.

Dopo i contratti ferroviari del 1885 questo reddito di 60 milioni al minimo è assicurato, mentre prima andava soggetto a grandi eventualità. Le liquidazioni delle Calabro-Sicule, delle due reti esercitate dallo Stato e degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, erano un elemento di continua incertezza per il bilancio che sempre si trovava con parecchi milioni di meno del preventivo. Oggi invece — e me ne appello all'onorevole ministro dei lavori pubblici — il reddito è certo; oggi noi abbiamo la sicurezza che le somme saranno versate conformi alle stipulazioni dei contratti. Anzi è bene notare che l'entrata è maggiore di quella che avevamo finora ottenuta, benchè già si siano prelevati da questa somma 15 milioni, che si pagano alle Società esercenti per gl'interessi dei 265 milioni da loro versati nelle casse dello Stato.

Inoltre l'entrata di 60 milioni andrà necessa-

riamente crescendo anno per anno in ragione dell'aumento del prodotto lordo e della seconda percentuale più favorevole allo Stato, che si applica appena oltrepassato il prodotto iniziale. Tanto è vero che le Convenzioni del 1885 hanno avvantaggiato le finanze dello Stato.

Epperò sommando insieme i proventi che vanno al Tesoro sotto forma di tasse di ricchezza mobile (22 milioni), tasse sui trasporti (19 milioni) e i prodotti (60 milioni), si ha un totale di 101 milioni, senza contare i 15 milioni che si pagano alle Società esercenti. Ora l'onere annuo del Tesoro per i 2,700,000,000 spesi per la costruzione dell'antica rete essendo approssimativamente di 160 milioni, ne segue che, detratti i 101 milioni, esso si riduce a meno di 60 milioni l'anno, di fronte al quale sta tutto il patrimonio delle strade ferrate, perpetuo, coi suoi vantaggi economici, militari e politici, che non si possono valutare a cifre.

Certo la rete complementare, segnatamente nei primi anni, basterà appena o non basterà interamente a pagare le spese di esercizio; ma, considerata nella sua funzione e connessione con la rete principale, concorrerà ad aumentare il prodotto di questa, onde può argomentarsi con fondamento che concorrerà anch'essa coi suoi prodotti ad alleviare in parte l'onere che per la sua costruzione graverà sullo Stato.

Per queste ragioni che ho rapidamente riassunto e che sono già svolte nella relazione, il progetto è sembrato anche sotto l'aspetto finanziario accettabile alla Commissione, la quale dopo averlo esaminato nel suo insieme e nelle sue parti ve ne propone l'approvazione.

E io sono lieto che la Commissione abbia onorato me del mandato di suo relatore: ho fatto quanto da me si poteva, perchè il problema ferroviario venisse il più prontamente ed il più chiaramente possibile davanti alla Camera. A me arrideva anche il pensiero, che il ministro cessato prestasse validamente l'opera sua, per portare a buon porto la maggior legge presentata alla Camera dal suo successore (*Bravo!*) E questo sentimento medesimo fu quello che mi mosse, quando sedeva su quel banco (*Accennando al banco dei ministri*) a non fare facili, vittoriose, applaudite requisitorie contro chi mi aveva preceduto. Sono gli alti interessi dello Stato che mi hanno mosso allora ed oggi; è la maestà della legge, è la dignità del Governo che mi hanno guidato; ed è con questi pensieri e sentimenti che vi prego, in nome della Commissione, di approvare i propositi provvedimenti. (*Bravo! Bene! — Vive approva-*

zioni — Molti deputati vanno a congratularsi col-Vorator).

Presidente. Ora debbono svolgersi gli ordini del giorno, due dei quali, degli onorevoli Toscanelli e Pantano, sono stati già svolti.

L'onorevole Morelli ha presentato un altro ordine del giorno che è firmato dagli onorevoli Sprovieri, Pignatelli, Cefaly, Berio, Palitti, Colajanni, Bianchi, Campi, Miceli e Sciarra, ed è il seguente:

“ La Camera invita il Governo a dare esecuzione all'articolo 10 della legge 5 luglio 1882, relativo alle ferrovie di indole militare, proponendo, quando gli oneri del bilancio per le spese ferroviarie siano notevolmente diminuiti, gli opportuni provvedimenti legislativi, a preferenza di qualsiasi altro progetto per costruzione di ferrovie. ”

Per essere svolto questo ordine del giorno deve essere appoggiato da trenta deputati; a me però parrebbe inutile lo svolgerlo dal momento che è stato accettato dal Governo. (*Interruzione dell'onorevole Morelli*).

Ad ogni modo, se vuole svolgerlo, bisogna che 30 deputati lo appoggino.

Ha intenzione di svolgerlo?

Morelli. Sì, se la Camera lo vuole.

Presidente. Domando se l'ordine del giorno dell'onorevole Morelli sia appoggiato?

(*E appoggiato*).

Essendo appoggiato ha facoltà di svolgerlo.

Morelli. Intratterrò due soli minuti la Camera.

L'onorevole ministro nel rispondere all'onorevole Toscanelli relativamente alla strada ferrata di carattere militare, cioè la Lagonegro-Castrovillari, disse che il progetto era stato studiato, ch'era prossimo al suo compimento e che l'avrebbe tosto trasmesso al Ministero della guerra affinché insieme a diversi progetti di ferrovie d'indole militare, voglia concretare il disegno di legge da presentare alla Camera.

Io prendo atto di questa dichiarazione del ministro, e lo ringrazio della cura che ha posto nel far completare lo studio definitivo della importante ferrovia Lagonegro-Castrovillari, che interessa anche le vaste provincie di Cosenza e Basilicata e sodisfa anche i giusti desiderii di quelle patriottiche popolazioni. Confido in lui, e mi auguro che migliorate le condizioni della finanza e diminuiti gli oneri che gravano il bilancio per le costruzioni delle ferrovie già approvate colle leggi del 1879 e 1882 non vorrà in-

dugiare a presentare il disegno di legge che concerne la linea militare Lagonegro-Castrovillari.

A questo scopo ho presentato l'ordine del giorno, che è stato letto dal presidente. In quest'ordine del giorno niente altro si chiede al Governo, che di far completare gli studi definitivi, e di dare alle linee di carattere militare, come è la Lagonegro-Castrovillari la preferenza su qualsiasi altra linea fosse progettata, che non avesse carattere militare; spero che gli oneri del bilancio, diminuiti notevolmente coll'avanzarsi dei lavori delle ferrovie approvate colle leggi 1879 e 1882 permettano in tempo non lontano la presentazione del disegno di legge, che contempla le linee di carattere militare, e cioè quelle alle quali si riferisce l'articolo 10 della legge 5 luglio 1882.

Mi attendo quindi la dichiarazione che l'onorevole ministro dei lavori pubblici accetti di buon grado questo mio ordine del giorno che è conforme alle sue idee, e che la Camera ha mostrato di accogliere ogni qualvolta si è parlato di ferrovie che interessano la difesa dello Stato.

Presidente. Gli ordini del giorno di carattere generale sono tre. Quello dell'onorevole Toscanelli e quello dell'onorevole Morelli, che hanno presso a poco lo stesso concetto, e quello dell'onorevole Valle che si riferisce alla ripartizione dei 953 chilometri di ferrovie.

L'onorevole Morelli dopo le dichiarazioni del ministro non insiste nel suo ordine del giorno.

Onorevole Toscanelli, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Toscanelli. Faccio identiche dichiarazioni. Sono sodisfatto delle dichiarazioni del ministro per la parte che si riferisce alle ferrovie militari, e ritiro il mio ordine del giorno.

Presidente. Dunque l'onorevole Toscanelli ritira il suo.

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Devo dire una parola per dichiarare che la proposta dell'onorevole Morelli, siccome quella dell'onorevole Toscanelli meritano tutta l'attenzione del Governo, che riconosce la necessità di concedere la priorità alle ferrovie di interesse strettamente militare, pur di rinviare a tempi migliori la costruzione delle linee stesse.

Colgo poi questa opportunità per dare una risposta all'onorevole De Riseis, il quale chiamava l'attenzione del Governo sopra una linea di grande importanza, quale è quella della Sant'Arcangelo-Fabriano, congiunta alla Sulmona-Isernia-Campobasso, toccando Macerata, Ascoli, Teramo, Sulmona. Siccome ho detto altre volte

dell'importanza di questa linea, tanto sotto il rapporto economico, quanto sotto il rapporto militare, l'onorevole De Riseis può star sicuro, che intendendo tenere gran conto delle sue raccomandazioni ed a momento opportuno disporrò perchè si facciano gli studi, nel più breve tempo possibile, della linea stessa, senza però che io intenda prendere altri impegni per gli stanziamenti se non quando il Parlamento abbia pronunziato la sua ultima parola.

Presidente. Onorevole De Riseis, ha facoltà di parlare.

De Riseis. Ringrazio l'onorevole ministro delle parole che ha dette, e prendo atto delle sue dichiarazioni.

Presidente. Onorevole Valle, mantiene o ritira il suo ordine del giorno.

Valle. Le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, mi pare che siano abbastanza chiare ed esplicite per rendermi pago. Non mi resta che ringraziarlo, prendere atto delle sue dichiarazioni, e ritirare il mio ordine del giorno.

Presidente. Sta bene, Ella lo ritira.

Vi è poi l'ordine del giorno dell'onorevole Ercole. Ma, onorevole Ercole, la sede più opportuna del suo ordine del giorno sarebbe all'articolo 1, ossia alla Convenzione che si riferisce alla linea Ovada-Acqui-Asti. Se però l'onorevole Ercole ritira il suo ordine del giorno sarà tanto di guadagnato. (*ilarità*).

Mazza. Domando di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare, onorevole Mazza.

Mazza. Debbo fare una semplice dichiarazione, che il ministro tenga conto, come degli altri progetti, anche del progetto d'indole militare Genova-Piacenza.

Presidente. Ma questo non ci ha che vedere. (*Viva ilarità*).

L'onorevole Ercole ha facoltà di parlare.

Ercole. Io innanzitutto sento il dovere di ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per le parole cortesi che mi ha rivolto.

Parecchi colleghi mi hanno riferito, perchè io non ero in quel momento nell'Aula, che il ministro è stato veramente gentile con me, ed io, lo ripeto, sento il dovere di ringraziarlo.

Però mi permetto di sottoporre al suo esame se non sia meglio inscrivere quella linea accennata nel mio ordine del giorno nella quarta categoria, per farla costruire nel minor tempo possibile e per farla esercitare dalla rete Mediterranea, vista la connessione con questa rete.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha

dichiarato, ed io ne prendo atto, che accettava il mio ordine del giorno in via subordinata.

Io non posso che ringraziarlo, ma lo prego, prima di prendere una risoluzione definitiva sulla domanda, che ha annunziato alla Camera essergli stata presentata da un consorzio, senza pregiudicar nulla, di vedere se non sia il caso di inscrivere, come ho proposto, questa linea nella quarta categoria per le ragioni che ho esposto alla Camera nel giugno 1882, e che ho ricordato nella seduta di ieri, ed in conformità del voto del Comitato di stato maggiore generale.

Non ho altro da dire.

Presidente. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Di Broglio, che troverà la sua sede opportuna all'articolo 4.

Rimane l'ordine del giorno dell'onorevole Pantano.

È il seguente:

“ La Camera delibera che tutte le linee da costruirsi indicate nel presente disegno di legge siano appaltate per asta pubblica e possibilmente a piccoli lotti.

“ Il Governo provvederà perchè dei contratti di appalto facciano parte integrale disposizioni garantite da sanzioni severe:

1. Per determinare un salario *minimum* che assicuri un' equa retribuzione agli operai impiegati nei lavori.

2° per proibire ogni ritardo nel pagamento dei salarii pattuiti, non che il corrispettivo dei medesimi in tutto ed in parte sotto qualsiasi altra forma che non sia quella di moneta corrente avente corso legale.

3° Per obbligare ogni appaltatore cottimista o sub-cottimista che provveda derrate alimentari ed altri generi agli operai a fissarne i prezzi ragguagliati al costo della derrata stessa sul luogo mediante una tariffa approvata da competente autorità e visibilmente affissa nei luoghi di spaccio. ”

Onorevole Pantano, mantiene o ritira quest'ordine del giorno?

Pantano. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro relative alle associazioni cooperative, io sento il debito di ritirare una parte dell'ordine del giorno, quella cioè relativa alle associazioni medesime, in questo senso: che io prendo atto delle dichiarazioni del ministro chiaritosi favorevole e pronto nella imminente discussione che avverrà sulle modifiche alla legge di contabilità di accettare emendamenti tali da favorire efficacemente le cooperative di lavoro. Qualora le nostre idee

in quella circostanza non trovino benigna accoglienza ci riserbiamo, una volta per tutte, di presentare un apposito disegno di legge d'iniziativa parlamentare sulle associazioni cooperative. Per quanto poi riguarda il resto dell'ordine del giorno prego l'onorevole presidente di volerlo mettere a partito per divisione: la prima parte è quella che riguarda il metodo degli appalti per eseguire le costruzioni; l'altra è quella che concerne le condizioni speciali dei capitolati a garanzia degli operai. E dirò perchè insisto specialmente sul mio ordine del giorno.

L'onorevole Genala ha detto che qui l'antica opposizione contro le grandi Compagnie va ogni giorno di più affievolendosi; io voglio dimostrargli invece che le nostre sono convinzioni salde e profonde che non piegano nè dinanzi ai fatti compiuti nè dinanzi a quelli che stanno per compiersi.

Ed è per questo che insisto eziandio, oltre alla questione degli appalti, anche su quella delle garanzie da darsi alla mano d'opera a costo anche di doverle vedere respinte dalla maggioranza della Camera. La sconfitta sarà la più splendida riprova ch'io possa dare, all'onorevole Genala, di questa triste verità, che alle grandi Compagnie si è sacrificato così nei grandi come nei minimi interessi, tutto ciò che poteva in Italia tutelare le classi lavoratrici.

Ecco ciò che deve il paese alle *Convenzioni ferroviarie*.

Presidente. Verremo ai voti sull'ordine del giorno dell'onorevole Pantano.

“ 1. La Camera delibera che tutte le linee da costruirsi indicate nella presente legge, siano appaltate per asta pubblica e possibilmente a piccoli lotti. ”

La Commissione ed il ministro accettano quest'ordine del giorno?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. No!

Genala, relatore. No!

Presidente. Allora pongo a partito questa prima parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Pantano.

(*Non è approvata*).

Viene la seconda parte.

“ Il Governo provvederà perchè dei contratti di appalto facciano parte integrale:

1. Per determinare un salario minimo che assicuri un'equa retribuzione agli operai impiegati ai lavori.

2. Per proibire ogni ritardo nel pagamento dei salari pattuiti nonchè il corrispettivo dei medesimi in tutto o in parte in qualsiasi altra forma che non sia quella di moneta corrente avente corso legale.

3. Per obbligare ogni appaltatore, cottimista e sub-cottimista, che provveda derrate alimentari ed altri generi agli operai a fissarne i prezzi ragguagliati al costo della derrata stessa sul luogo mediante una tariffa approvata da competente autorità, e visibilmente affissa nei luoghi di spaccio. ”

Pongo a partito questa seconda parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Pantano.

(*Non è approvata*).

Rubini. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Rubini, è chiusa la discussione!

Rubini. Voleva chiedere la divisione perchè l'ultima parte l'avrei votata.

Presidente. La Commissione propone ora quest'ordine del giorno.

“ La Camera confida che il ministro non accorderà l'approvazione se non a quelle varianti di tracciato che abbiano realmente per effetto di migliorare le condizioni di costruzione e di esercizio delle strade, e non valgano a far risorgere questioni già risolte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. ”

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dichiarare se accetti quest'ordine del giorno.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'accetto.

Presidente. La Commissione lo mantiene?

Genala, relatore. Lo mantiene.

Presidente. Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

Ora, onorevole relatore, occorrerebbe che la Commissione riferisse intorno alle petizioni.

Crede la Commissione di riferire domani?

Genala, relatore. Riferirei domani.

Voci. A domani! a domani!

Discussione sull'ordine del giorno.

Mazza. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole Mazza ha facoltà di parlare per fare una proposta.

Mazza. È di massima urgenza l'approvazione dei disegni di legge per dare facoltà ai comuni di eccedere le sovrimposte ai tributi diretti.

Quindi chiederei che fossero iscritti nell'ordine del giorno in principio della seduta pomeridiana di domani i disegni di legge che nell'ordine del giorno di oggi portano i numeri 16, 18, 19 e 20.

Presidente. L'onorevole Mazza propone che la Camera iscriva in principio dell'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani i disegni di legge relativi all'autorizzazione da darsi a molti comuni di eccedere la sovrimposta ai tributi diretti.

Le considerazioni, sulle quali egli appoggia questa domanda, è inutile che siano svolte.

I disegni di legge sono i seguenti: Autorizzazione al comune di Randazzo per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il limite medio del triennio 1884-85-86.

Autorizzazione a 122 comuni di eccedere la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1888 la media del triennio 1884-85-86.

Autorizzazione ai comuni di Montefortino e di Larino di eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per venticinque anni.

Autorizzazione ai comuni di Biancavilla e Pescina per eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti, il primo per ventisei anni, il secondo per trenta.

Il Governo consente?

Crispi, presidente del Consiglio. Consente.

Presidente. Allora, se non ci sono opposizioni, questi disegni di legge saranno iscritti nell'ordine del giorno in principio della seduta pomeridiana di domani.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 6,30.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

1. Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per le Strade ferrate complementari. (106 e 106 bis)

Discussione dei disegni di legge:

2. Modificazioni alla legge comunale e provinciale. (18)

3. Interpellanza del deputato Sorrentino al ministro dell'interno circa l'inchiesta sull'amministrazione provinciale di Napoli.

4. Sulla pubblica sicurezza. (115).

Seduta pomeridiana.

Discussione dei disegni di legge:

1. Autorizzazione al comune di Randazzo per eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti il limite medio del triennio 1884-85-86. (22)

2. Autorizzazione a 122 comuni di eccedere con la sovrimposta ai tributi diretti per l'anno 1888 la media del triennio 1884-85-86. (154)

3. Autorizzazione ai comuni di Montefortino e di Larino di eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti per venticinque anni. (153)

4. Autorizzazione ai comuni di Biancavilla e Pescina per eccedere la media della sovrimposta ai tributi diretti, il primo per ventisei anni, il secondo per trenta. (167)

5. Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per le Strade ferrate complementari. (106 e 106 bis)

6. Modificazioni alla legge comunale e provinciale. (18)

7. Interpellanza del deputato Sorrentino al ministro dell'interno circa l'inchiesta sull'amministrazione provinciale di Napoli.

8. Sulla pubblica sicurezza. (115)

9. Relazione della Commissione sui decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti. (II-A)

10. Riforma sulla legge di pubblica sicurezza — Istituzione delle guardie di città. (86)

11. Deferimento alla Cassazione di Roma della cognizione di tutti gli affari penali del Regno. (147)

12. Modificazione alla legge 16 dicembre 1878, concernente il Monte delle pensioni per gli insegnanti nelle scuole elementari. (3)

13. Sulla emigrazione. (85)

14. Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere. (60)

15. Approvazione di vendite e permuta di beni demaniali e di altri contratti stipulati nell'interesse di servizi pubblici e governativi. (145)

16. Aggregazione del comune di Villa San Secondo al mandamento di Montechiaro d'Asti. (162)

17. Aggregazione del comune di Molochio al mandamento di Radicena. (163)

18. Costruzione di nuove opere marittime e lacuali nel novennio 1889-98. (159)

19. Convenzione con la Navigazione Generale Italiana per un servizio postale e commerciale fra Suez ed Aden. (165)

20. Aumento di fondi per completare le bonificazioni contemplate nella legge 23 luglio 1881, n. 333. (157)

21. Modificazioni alla legge 23 gennaio 1887, n. 4276 (Serie 3ª) sull'ordinamento del credito agrario. (172)

22. Modificazioni alla legge 15 gennaio 1885, n. 2892 (Serie 3ª) pel risanamento della città di Napoli. (174)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1888. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno)
